ANNO XXXIX - N. 7 COPIE 185.000 LUGLIO 1933 - ANNO XI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

ALI NEL CIELO

Comunicazioni aeree fra l'Italia e la Germania.

Il Commissario per l'Aeronautica del Reich Germanico, Goering, e il Vice-Commissario, Milch, durante la loro permanenza a Roma hanno avuto col Gen. Balbo, Ministro dell'Aeronautica italiana, un esauriente scambio di idee circa le comunicazioni aeree fra l'Italia e la Germania.

Sono stati concretati alcuni perfezionamenti nei servizi aerei che già collegano i due Paesi e l'intensificazione di essi, con accordi che riguardano principalmente i seguenti punti:

La linea aerea Roma-Venezia-Monaco-Berlino, che è stata attuata finora soltanto in estate e in autunno, in seguito al buon esito di un esperimento compiuto lo scorso inverno, rimarrà ormai attiva con carattere permanente durante tutto l'anno.

E' stato anche deciso di iniziare quest'anno sulla stessa linea, con carattere sperimentale, il servizio quotidiano senza interruzione domenicale. Roma e Berlino saranno quindi collegate per via aerea tutti i giorni, compresi i festivi.

Sempre nei riguardi dei collegamenti fra le due capitali, è stata inoltre presa in considerazione la possibilità di istituire una linea diretta Roma-Berlino senza scalo intermedio, parallelamente alla attuale Roma-Venezia-Monaco-Berlino. Ad ambedue le linee saranno adibiti gli apparecchi più moderni e più veloci. E' previsto l'impiego di apparecchi la cui velocità di crociera non sia minore di 250 chilometri all'ora.

Infine, per l'anno 1934 sono stati decisi notevoli miglioramenti nell'esercizio della linea Milano-Trento-Bolzano-Innsbruck-Monaco che già funziona da qualche anno e che, per il suo percorso a tappe e per la particolare attrattiva panoramica dei luoghi sorvolati, è ormai nota negli ambienti aeronautici come linea alpina «turistica».

Lo sviluppo e la regolarità dei traffici aerei italiani.

Da statistiche ufficiali recentemente pubblicate dal Ministero dell'Aeronautica è facilmente rilevabile il grado di sviluppo e di regolarità dell'aviazione commerciale italiana, che, nel volgere di pochi anni, si è organizzata saldamente ed affermata per la bontà dei suoi materiali, per il perfetto funzionamento dei suoi servizi ed impianti e per la garanzia assoluta che offre al trasporto passeggeri.

Le cifre che seguono, indicano per ogni linea in attività, il rendimento nell'anno 1932.

La linea Portorose-Trieste-Venezia-Pavia-Genova è restata in esercizio sull'intero percorso, dal 1° maggio al 21 settembre; nei periodi 1° gennaio-30 aprile e 22 settembre-22 dicembre il servizio è stato limitato al percorso Portorose-Trieste-Venezia.

Nell'esecuzione dei viaggi si sono riscontrate le seguenti percentuali-linea:

	App. monomot.	App. trimot.	Totale
Viaggi-linea regolari	94,69 %	83,46 %	89,24 %

Se si considera, invece, la linea divisa nelle tre tappe: Portorose-Venezia, Venezia-Pavia, Pavia-Genova e si tien conto, nel calcolo delle percentuali di regolarità, delle sole interruzioni avvenute fuori degli scali normali, si ha che su 1015 viaggi-tappa iniziati, dei quali 284 con apparecchi monomotori e 731 con apparecchi trimotori, soltanto in 11 gli apparecchi non raggiunsero il prossimo normale idroscalo e in 8 furono compiuti irregolarmente; si ha, quindi, una percentuale-tappa del 98,13 %.

Le tappe irregolari e le incomplete furono dovute nella quasi totalità (16 su 19) a condizioni atmosferiche proibitive, ed in conseguenza si hanno, nell'esercizio della linea in esame, le seguenti percentuali-tappa:

	Apparecchi monomotori		Apparecchi trimotori		Totale	
	N.	Percentuale	N.	Percentuale	N.	Percentuale
Viaggi-tappa regolari ..	269	94,72 %	727	99,45 %	996	98,13 %

Considerando l'esercizio dei viaggi, nei riguardi del servizio stabilito dagli orari, si ha:

	Apparecchi monomotori		Apparecchi trimotori		Totale	
	N.	Percent. rispetto ai viaggi previsti	N.	Percent. rispetto ai viaggi previsti	N.	Percent. rispetto ai viaggi previsti
Totale viaggi condotti a termine con ritardi inferiori al 100 %, rispetto all'orario previsto ..	265	78,88 %	224	82,96 %	489	80,69 %
Totale viaggi condotti a termine con ritardi superiori al 100 %, rispetto all'orario previsto ..	5	1,48 %	12	4,45 %	17	2,81 %

La linea aerea Portorose-Trieste-Zara-Ancona, è restata in esercizio tutto l'anno senza subire ulteriori interruzioni.

Nell'esecuzione dei viaggi si è riscontrata una percentuale-linea del 77,42 %.

Se si considera, invece, la linea divisa nelle tre tappe: Portorose-Lussino, Lussino-Zara, e Zara-Ancona e si tien conto, nel calcolo delle percentuali di regolarità delle sole interruzioni avvenute fuori degli scali normali, si ha che su 1757 viaggi-tappa iniziati, soltanto in 8 gli apparecchi non raggiunsero il prossimo normale idroscalo e 2 furono completati irregolarmente; si ha, quindi, una percentuale-tappa del 99,44 %.

Considerando l'esercizio dei viaggi, nei riguardi del servizio stabilito dagli orari, si ha:

	N.	Percentuale rispetto ai viaggi previsti
Totale viaggi condotti a termine con ritardi inferiori al 100 %, rispetto all'orario stabilito	448	73,08 %
Totale viaggi condotti a termine con ritardi superiori al 100 %, rispetto all'orario stabilito	21	3,44 %

La linea aerea Portorose-Fiume è restata ininterrottamente in esercizio dal 1° maggio al 30 settembre.

I 243 viaggi iniziati furono compiuti tutti regolarmente, per cui si ha una percentuale di regolarità del 100 %.

Se si considera la linea divisa nelle due tappe: Portorose-Abbazia e Abbazia-Fiume e si tien conto nel calcolo delle percentuali di regolarità delle sole interruzioni avvenute fuori degli scali normali, si ha che i 319 viaggi-tappa iniziati raggiunsero tutti il prossimo normale idroscalo e regolarmente; si ha, quindi, una regolarità-tappa del 100 %.

Considerando l'esercizio dei viaggi, nei riguardi del servizio stabilito dagli orari, si ha:

	N.	Percentuale rispetto ai viaggi previsti
Totale viaggi condotti a termine con ritardi inferiori al 100 %, rispetto all'orario stabilito	236	90,08 %
Totale viaggi condotti a termine con ritardi superiori al 100 %, rispetto all'orario stabilito	7	2,67 %

La linea aerea Fiume-Venezia è restata in esercizio dal 1° gennaio al 15 dicembre.

Dei 499 viaggi iniziati: 478 furono compiuti regolarmente, 17 furono compiuti irregolarmente e 4 furono interrotti senza raggiungere la destinazione stabilita dall'orario. Le irregolarità furono dovute tutte alle avverse condizioni atmosferiche.

Si ha, quindi, una percentuale-linea del 95,79 %.

Se si considera, invece, la linea divisa nelle tre tappe: Fiume-Abbazia, Abbazia-Brioni e Brioni-Venezia e si tien conto nel calcolo delle percentuali di regolarità delle sole interruzioni avvenute fuori degli scali normali, si ha che su 911 viaggi-tappa iniziati, in 4 l'apparecchio non raggiunse il prossimo normale idroscalo e in 18 i viaggi-tappa furono completati irregolarmente; si ha, quindi, una regolarità-tappa del 97,58 %.

Le irregolarità furono dovute tutte al maltempo.

Considerando l'esercizio dei viaggi, nei riguardi del servizio stabilito dagli orari, si ha:

	N.	Percentuale rispetto ai viaggi previsti
Totale viaggi condotti a termine con ritardi inferiori al 100 %, rispetto all'orario stabilito	471	77,46 %
Totale viaggi condotti a termine con ritardi superiori al 100 %, rispetto all'orario stabilito	24	3,95 %

La linea aerea Roma-Genova è restata in esercizio l'intero anno, con una frequenza trisettimanale, però dal 1° giugno al 31 agosto la frequenza è stata giornaliera.

Dei 480 viaggi iniziati: 479 furono compiuti regolarmente ed 1 fu compiuto irregolarmente. La irregolarità fu dovuta a condizioni atmosferiche proibitive.

Considerando l'esercizio dei viaggi, nei riguardi del servizio stabilito dagli orari, si ha:

	Apparecchi bimotori		Apparecchi quadrimotori		Totale	
	N.	Percent. rispetto ai viaggi previsti	N.	Percent. rispetto ai viaggi previsti	N.	Percent. rispetto ai viaggi previsti
Totale viaggi condotti a termine con ritardi inferiori al 100 %, rispetto all'orario stabilito..	468	95,51 %	5	83,33 %	473	95,37 %
Totale viaggi condotti a termine con ritardi superiori al 100 %, rispetto all'orario stabilito..	7	1,43 %	—	—	—	7,141 %

La linea aerea Roma-Napoli-Palermo è restata in esercizio l'intero anno con una frequenza giornaliera in ambo i sensi.

Dei 625 viaggi iniziati: 579 furono compiuti regolarmente, 10 furono compiuti irregolarmente e 36 non furono condotti a termine. Le irregolarità furono dovute nella quasi totalità a condizioni atmosferiche proibitive.

Si è riscontrata, quindi, una percentuale sui viaggi-linea regolari del 92,64 %.

Considerando invece la linea divisa nelle due tappe: Roma-Napoli e Napoli-Palermo e tenendo conto, nel calcolo delle percentuali di regolarità, delle sole interruzioni avvenute fuori degli scali normali, si ha che su 1210 viaggi-tappa iniziati, in 3 l'apparecchio non raggiunse il prossimo idroscalo e 1 fu completato irregolarmente; si ha, quindi, una regolarità-tappa del 99,67 %.

Considerando l'esercizio della linea, nei riguardi del servizio stabilito dagli orari, si ha:

	N.	Percentuale rispetto ai viaggi previsti
Totale viaggi condotti a termine con ritardi inferiori al 100 %, rispetto all'orario stabilito	577	90,87
Totale viaggi condotti a termine con ritardi superiori al 100 %, rispetto all'orario stabilito	12	1,89

La linea aerea Roma-Marsiglia-Barcellona è restata in esercizio l'intero anno.

Nell'esecuzione dei viaggi si sono quindi riscontrate le seguenti percentuali di regolarità-linea:

	App. bimotori	App. quadrimot.	Totale
Viaggi-linea regolari	81,04 %	84,18 %	83,34 %

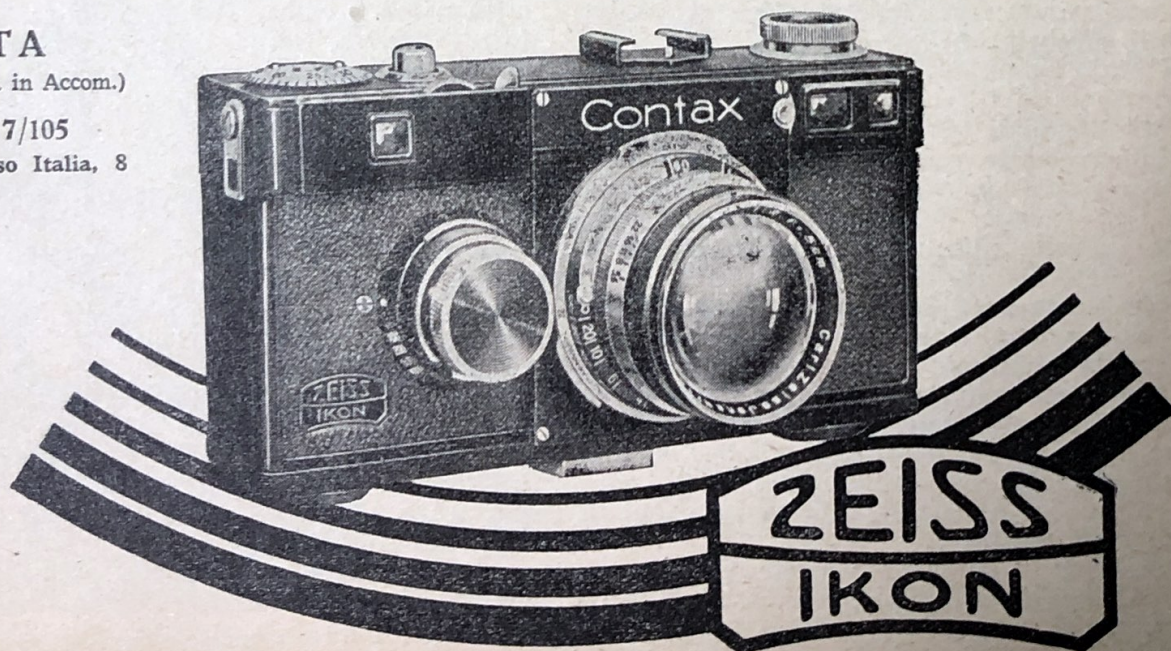
Se si considera invece la linea divisa nelle tre tappe: Roma-Genova, Genova-Marsiglia e Marsiglia-Barcellona, e si tiene conto, nel calcolo delle percentuali di esercizio, delle sole interruzioni avvenute fuori degli scali normali, si ha che su 624 viaggi-tappa iniziati, soltanto 4 furono compiuti irregolarmente ed 1 rimase incompleto: si rileva, in conseguenza, una regolarità-tappa del 99,20 %.

Considerando l'esercizio dei viaggi, nei riguardi del servizio stabilito dagli orari, si ha:

	Apparecchi bimotori		Apparecchi quadrimotori		Totale	
	N.	Percent. rispetto ai viaggi previsti	N.	Percent. rispetto ai viaggi previsti	N.	Percent. rispetto ai viaggi previsti
Totale viaggi condotti a termine con ritardi inferiori al 100 %, rispetto all'orario stabilito..	45	76,28 %	117	73,58 %	162	74,31 %
Totale viaggi condotti a termine con ritardi superiori al 100 %, rispetto all'orario stabilito..	5	8,47 %	31	19,60 %	36	16,51 %

Daremo successivamente notizie sulle rimanenti linee aeree italiane.

La XXI Sessione della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea.

Il 10 maggio scorso, nella Villa Aldobrandini a Roma, è stata inaugurata la XXI Sessione della C. I. N. A.

All'adunata erano rappresentate le seguenti Nazioni che a tutt'oggi hanno aderito alla Convenzione del 13 ottobre 1919, e cioè: Italia, Austria, Belgio, Bulgaria, Canadà, Cecoslovacchia, Danimarca, Francia, Giappone, Gran Bretagna ed Irlanda settentrionale, Grecia, India, Jugoslavia, Norvegia, Nuova Zelanda, Olanda, Panama, Polonia, Portogallo, Romania, Siam, Svezia, Territorio della Sarre, Unione Sud Africana, Uruguay. Soli assenti il Cile, l'Iraq, l'Irlanda e la Persia, la quale ultima aveva recentemente comunicato il suo ritiro dalla Commissione.

Le questioni all'ordine del giorno erano 42, fra le quali parecchie rivestivano carattere di notevole importanza.

Sono state accettate varie proposte della Sottocommissione del materiale che procede alla redazione delle norme circa la progressiva messa a punto del « Regolamento sulle condizioni minime di rilascio del Certificato di Navigabilità ».

Sono pure state adottate nuove disposizioni per l'esame sanitario dei piloti di palloni e di dirigibili.

Per la parte cartografica sono stati completati i segni convenzionali da riportare sulle carte aeronautiche. E' stato poi deciso di iniziare la pubblicazione di una carta d'insieme cominciando dalla zona Europa-India, poi Cina-Giappone e così di seguito.

Varie questioni interessavano poi i servizi radioelettrici: sono state modificate parzialmente le condizioni di attitudine fisica per gli operatori radiotelegrafisti e radiotelefonisti di bordo.

E' stato deciso di iniziare la pubblicazione di « Istruzioni aeronautiche » intese a fornire alla navigazione aerea quei ragguagli che non possono essere riportati sulle carte e che servono invece a tenere aggiornate ed integrate le indicazioni di queste ultime.

E' stato adottato un nuovo testo per le disposizioni doganali interessanti l'aeronautica; è stato deciso di raccomandare agli Stati contraenti di procedere ad accordi particolari fra loro per la franchigia relativa ai combustibili e lubrificanti.

E' stata esaminata la possibilità di agevolare l'aviazione da turismo, semplificando le formalità doganali per i turisti aerei.

Numerose altre questioni, per lo più relative al progressivo aggiornamento dei varî allegati alla Convenzione del 13 ottobre 1919, sono state deferite all'ulteriore studio da parte delle Sottocommissioni.

Sono state pure esaminate, e poi deferite alle Sottocommissioni, varie questioni attinenti alla sicurezza della navigazione aerea, come ad esempio le norme per evitare le collisioni, quelle relative alle manovre in mare da parte degli idrovolanti che in flottaggio incrocino piroscafi e velieri, quelle relative ai fuochi e segnali, alle segnalazioni di soccorso e simili.

Questione di particolare interesse sollevata dalla Delegazione romena, riguarda la libertà di sorvolo di un Paese aderente alla C. I. N. A. da parte di aeromobili civili appartenenti ad altri Paesi aderenti, senza la necessità di preventive comunicazioni.

Le sedute della Commissione hanno occupato i giorni 10, 11 e 12 maggio e la mattina del 13. Alla chiusura dei lavori è stata fatta una succinta ricapitolazione delle questioni trattate. E' stata inoltre stabilita la Sede della XXII Sessione, accettando l'invito del Governo portoghese, di tenerla a Lisbona nel maggio del 1934.

L'inizio del servizio aereo fra Roma e Berlino.

Gli allacciamenti aerei tra l'Italia e la Germania si stanno sviluppando nel quadro tracciato dai recenti accordi tra i Ministri Balbo e Goering.

Con l'entrata in vigore dell'orario estivo è stato attuato il collegamento celere tra Roma e Berlino, via Venezia e Monaco, in sette ore effettive di volo.

Il servizio tra le due capitali è gestito in reciprocità, con frequenza quotidiana, dalla Società Aerea Mediterranea e dalla Deutsche Luft Hansa A. G.

Il primo viaggio della SAM tra Roma e Berlino è avvenuto il 1° maggio.

Gli interessi economici e commerciali tra l'Italia e la Germania in genere con tutta l'Europa centro-settentrionale vengono ad essere notevolmente avvantaggiati da questa rapida comunicazione aerea, che ha il pregio di porre Roma ad una giornata di viaggio dai principali empori industriali e commerciali del vicino settentrione.

Allacciamenti aerei internazionali con Milano e Roma.

Col 1° maggio sono stati riattivati vari servizi aerei. Tra i principali sono quelli per Berlino, per Zurigo e per Monaco. Del servizio per Berlino abbiamo detto sopra, circa il servizio Milano-Zurigo va tenuto presente che si collegano a Milano per linea aerea varie città come Basilea, Parigi, Londra, Francoforte, Ginevra, Berna, Losanna e così la linea Milano-Monaco collega con Vienna, Budapest, Praga, Berlino, Copenaghen, Colonia, Dusseldorf, Mosca, Leningrado, ecc.

Concorso per la Regia Accademia Aeronautica.

E' aperto un concorso, per titoli e per esami, per l'ammissione di 60 allievi alla prima classe del corso regolare della Regia Accademia Aeronautica, che avrà inizio il 16 ottobre 1933-XI.

A tale concorso sono ammessi i giovani di nazionalità italiana o che si trovino in condizioni di poter acquistare la cittadinanza italiana, a senso dell'art. 3 della legge 13 giugno 1912, ed aventi i requisiti stabiliti dal bando di concorso.

Al concorso potranno partecipare i giovani che posseggono uno dei seguenti titoli di studio: diploma di maturità classica; diploma

di maturità scientifica; diploma di abilitazione conseguita in qualsiasi sezione di istituto tecnico; diploma di maturità artistica; diploma di abilitazione magistrale; diploma di abilitazione rilasciato da un Regio istituto industriale; diploma di abilitazione rilasciato da un Regio istituto commerciale; diploma di abilitazione rilasciato da un istituto industriale o commerciale libero, riconosciuto sede di esame o pareggiato; diploma di un Regio istituto nautico.

Le domande dovranno pervenire direttamente al Comando della Regia Accademia Aeronautica di Caserta non oltre il 1° settembre 1933.

Il nuovo biplano « Caproni 125 » da turismo.

Nelle Officine Caproni di Milano (Taliedo) è stato costruito un nuovo apparecchio da turismo, il « Caproni 125 », munito di motore « Colombo S. 63 » della potenza di

125 HP, con sei cilindri in linea, raffreddato ad aria.

Principali caratteristiche del « Caproni 125 »: apertura alare m. 8,850; lunghezza m. 7,250; altezza m. 2,550; peso a vuoto kg. 543; carico utile normale kg. 270; peso totale kg. 813; velocità massima km.-h. 220; di crociera 175; minima 60; autonomia normale ore 5; tangenza m. 5500.

Per questo apparecchio è stato costruito un secondo tipo di ali, di superficie maggiore e munito di aletta « Handley Page ». Sono stati anche approntati due galleggianti che, con manovra rapida e facile, possono essere sostituiti al carrello.

L'isola galleggiante nel Sud Atlantico.

Come è noto, è stato adibito al servizio di ricovero e di rifornimento degli aeroplani destinati al servizio Europa-Sud America, il vapore tedesco *Westfalen*. Tale piroscafo è stato appositamente trasformato allo scopo di poter servire da scalo artificiale agli apparecchi transatlantici fra l'Africa ed il Brasile, nella zona tra Bathurst e Porto Natal. Esso stazza 5140 tonnellate, è lungo 125 metri e largo 16 e le sue macchine, della potenza di 2750 cavalli, gli consentono una velocità di 11 nodi e mezzo. E' stato munito di una grande grue girevole alta metri 13,50 e capace di sollevare un peso di 15 tonnellate, e di una potentissima catapulta di lancio (la maggiore finora costruita) capace di lanciare un idroplano da 14 tonnellate con la velocità di 150 km. all'ora. La nave è munita di una stazione meteorologica e di un potente impianto marconigrafico, che gli permetterà di mantenersi in collegamento con tutte le altre stazioni situate lungo la rotta. Essa è inoltre provvista di potenti proiettori e di speciali dispositivi, che consentono l'ammaraggio e il sollevamento a bordo degli aeroplani anche durante la notte e con mare molto agitato.

Posta così all'incirca a mezza strada fra la Gambia Britannica e Porto Natal, la *Westfalen* permetterà il rifornimento di combustibile e il ricovero degli aeroplani di gran percorso, i quali avranno soltanto da compiere 1500 km. in mare senza appoggio.

L'industria aeronautica in Bulgaria.

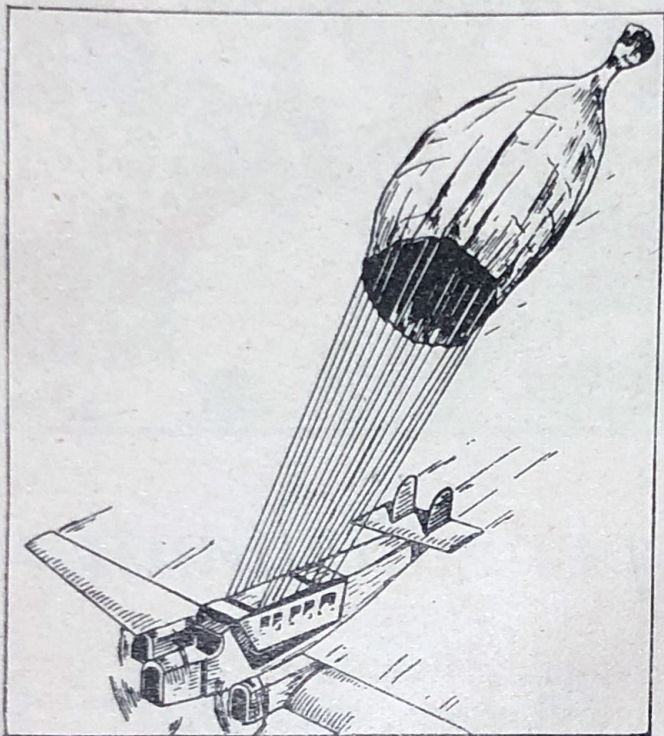
In Bulgaria vi sono due officine d'aviazione, una, la Caproni Bulgara, a Kasanlik, l'altra, lo Stabilimento Nazionale d'Aviazione, a Bojuris.

Durante l'anno 1931, la Caproni Bulgara ha costruito sei apparecchi tipo « C. A. 100 », con motore da 120 cavalli; e nello stesso periodo l'altra officina ha costruito un aeroplano da sport con motore da 85 cavalli e

cinque altri apparecchi con motore da 200 cavalli.

Nei primi 10 mesi del 1932 lo Stabilimento Nazionale d'Aviazione ha allestito il primo aeroplano da trasporto costruito in Bulgaria. Questo apparecchio è azionato da tre motori da 140 cavalli.

Per la sicurezza del traffico aereo.

Continuano gli studi per la ricerca di un tipo di paracadute da usare a bordo dei velivoli da trasporto per il salvataggio collettivo dei passeggeri.

A Dayton (Ohio - S. U. A.) sono stati compiuti esperimenti su di un tipo di paracadute che dovrebbe sollevare la cabina separandola dal resto del velivolo. Un modello di 80 piedi di diametro (m. 24 circa) al quale era agganciato un carico di 2500 libbre (kg. 1130 circa) è stato trasportato in volo da un velivolo e lasciato cadere.

Il tipo definitivo di tale paracadute dovrebbe essere sistemato sul tetto della cabina dell'aeroplano e messo in azione per mezzo di una leva. Il peso del paracadute sarebbe di kg. 13,50 circa per passeggero.

L'inizio della linea aerea diretta con Rodi.

Si è inaugurata la linea aerea diretta in un sol giorno fra l'Italia e Rodi.

L'idrovolante bimotore della S. A. Aero Espresso Italiana, è partito da Brindisi dopo aver atteso la coincidenza col direttissimo in arrivo e proveniente dall'Alta Italia e da Roma.

Su di esso hanno preso posto 5 passeggeri e sono stati caricati kg. 122 di posta e kg. 97 fra bagagli, merci e giornali.

Il velivolo, malgrado il tempo pessimo incontrato nella prima parte del volo, è giunto regolarmente in 4 ore ad Atene. Dopo aver fatto rifornimento ha proseguito per Rodi dove giungeva dopo altre 3 ore di volo.

Il carico rilevante di posta è normale per le linee dell'Aero Espresso, poichè, oltre al trasporto di qualche decina di chilogrammi di posta aerea diretta in Grecia, nelle Isole Italiane dell'Egeo ed in Turchia, sugli apparecchi delle linee in questione viene caricata la posta destinata a proseguire per l'Asia (Siria, Palestina, Persia, Iraq, Indie, Cina) e l'Africa (Egitto, Kenia, Congo Belga, Sud Africa) con le linee aeree estere in coincidenza ad Atene e per l'Egitto anche col piroscafo italiano, che parte da Rodi in coincidenza con l'arrivo del velivolo da Brindisi.

Il velivolo dell'Aero Espresso nel volo di ritorno ha effettuato il più lungo collegamento in un giorno e cioè il tratto Rodi-Venezia di 2000 chilometri.

Un Congresso Internazionale dell'Aviazione Sanitaria.

Il 1º giugno si è inaugurato a Madrid il II Congresso Internazionale dell'Aviazione Sanitaria.

Gli argomenti trattati sono stati:

1) l'arredamento dell'aeroplano sanitario (argomento sul quale hanno riferito relatori spagnuoli, francesi e germanici);

2) la sicurezza, sotto tutte le forme, degli aeroplani sanitari (relatori spagnuoli, italiani e svedesi);

3) le controindicazioni medico-chirurgiche per il trasporto in aeroplano sanitario (relatori spagnuoli e belgi);

4) il Corpo di Sanità dell'Aria (relatori spagnuoli, inglesi e polacchi).

Nuovo « aeroplano paracadute ».

Un nuovo « aeroplano paracadute » sistema Ben Ayad, è stato recentemente sperimentato dal Ministero dell'Aria francese.

L'aeroplano è fornito di una cabina adattata su due guide sistemate sulla fusoliera dell'apparecchio. Questa cabina può scorrere, per mezzo di rulli, sulle due guide ed è bloccata da un comando che si trova vicino al posto dei piloti. In caso di pericolo basta liberare la cabina perchè questa, spinta dalla forza d'inerzia, scorra sulle guide. Contemporaneamente si libera un grande paracadute sistemato nello spessore di una piccola ala situata in alto. Il vento e la velocità fanno aprire il paracadute che toglie la cabina dall'apparecchio e la sostiene nell'aria.

Il dispositivo può essere comandato dal pilota, ma è anche automatico e funziona quando l'apparecchio assume, per lungo tempo, posizioni irregolari.

Gli esperimenti ripetuti numerose volte hanno sempre dato ottimi risultati.

VARIE

La Mostra d'Arte Sacra a Roma.

Ferve il lavoro di preparazione della II Mostra Internazionale d'Arte Sacra, alla quale è già assicurata la partecipazione ufficiale dei Governi di Germania, Ungheria, Olanda, Polonia e Cecoslovacchia. Le dieci Sezioni italiane sono pure in corso di realizzazione.

Il Capo del Governo ha stabilito che essa dovrà tenersi nel Palazzo delle Esposizioni di Via Nazionale dal mese di dicembre 1933 a quello di aprile 1934 (Anno XII).

Mostra Internazionale d'Arte Coloniale a Napoli.

Con decreto di S. E. il Capo del Governo, l'Ente Autonomo « Fiera Campionaria di Tripoli » è stato autorizzato a promuovere la II Mostra Internazionale d'Arte Coloniale, che avrà luogo a Napoli dal 1° ottobre 1934-XII al 31 gennaio 1935-XIII.

L'interesse per questa manifestazione è vivissimo e si prevede che non meno vivo ne sarà il successo.

I «vini tipici» italiani a bordo delle navi.

Per far meglio conoscere i vini italiani e per intensificarne il consumo, specie da parte dei passeggeri stranieri, sono stati presi accordi fra la Società di navigazione « Italia » e l'Istituto Nazionale Esportazione per l'istituzione a bordo dei maggiori transatlantici di una mostra di vini tipici nazionali.

Su ogni nave sono state riservate in locale opportunamente scelto fra i più adatti e frequentati dai passeggeri, apposite vetrine nelle quali sono esposti, nel loro involucro originale, i migliori tipi di vini, da quelli da pasto a quelli da dessert e agli spumanti, prodotti in Italia e scelti dall'Istituto Nazionale per la Esportazione per la degustazione a bordo. Un'apposita lista di vini italiani viene distribuita ai passeggeri insieme con uno speciale opuscolo preparato dall'I.N.E., che illustra brevemente i varî tipi di vino mettendone in evidenza le caratteristiche e consigliandone l'uso più indicato, in modo da poterne offrire la scelta migliore.

Un dio romano risorge dalle acque della Mosella.

Durante alcuni lavori di dragaggio della Mosella è stata rinvenuta una statuetta di bronzo dell'epoca romana raffigurante un *lar familiaris*. Il domestico dio è presentato sotto le spoglie di un giovinetto e reca in mano una cornucopia piena di frutta.

Statua di imperatore romano trovata presso il Castello di Baia.

Durante alcuni lavori agricoli presso lo storico Castello di Baia, venne rinvenuta una bellissima statua raffigurante un imperatore romano, forse Adriano, la quale è stata trasportata al Museo Nazionale. L'ottima fattura del modellato lascia ritenere che sia di autore greco.

Studi svizzeri sui carburanti sussidiari.

In una recente riunione della Società Svizzera per lo Studio dei Carburanti furono tenute molte interessanti comunicazioni riguardanti l'impiego dei carburanti sussidiari, e fu esposto il vasto programma di attività che la Società sta svolgendo, con l'appoggio del Governo Federale.

Particolarmente notevoli sono stati il rapporto del Presidente della Società, signor Fritz Hostettler, sull'ottenimento di alcool etilico dai cascami legnosi; quello dell'ispettore forestale Ing. Frank Aubert sopra esperienze in corso per l'utilizzazione dei gassogeni nei gruppi motori ed elettrogeni ad uso agricolo, nonchè i due rapporti presentati dal Prof. Paul Schäpfer del Politecnico di Zurigo. Uno di questi riguardava il comportamento di motori a scoppio muniti di gassogeni di tipi diversi ed alimentati successivamente da tutte le possibili varietà di carburanti solidi; l'altro concerneva invece l'utilizzazione dei gas compressi per l'azionamento di autoveicoli.

Anno XXXIX **Sommario del Fascicolo di Luglio** **N. 7**

Abbonamento per il 1933: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XXXIX - N. 7 Luglio 1933 (A. XI)

UNA INTERESSANTE RIEVOCAZIONE

LA MOSTRA DELLA PITTURA FERRARESE DEL RINASCIMENTO IN FERRARA

Le celebrazioni del quarto centenario della morte di Lodovico Ariosto, che si susseguiranno nel corso dell'anno XI, hanno avuto principio con l'apertura della « Mostra della pittura ferrarese del Rinascimento », inaugurata il 7 maggio dalle Loro AA. RR. il Principe e la Principessa di Piemonte.

Nata sotto la presidenza delle LL. EE. gli Accademici d'Italia Giulio Bertoni, Ugo Ojetti e Roberto Paribeni, dei sen. Corrado Ricci e Adolfo Venturi e del Podestà di Ferrara Renzo Ravenna, e organizzata con sapienza e con fine gusto da Nino Barbantini, la splendida raccolta d'arte occupa le sale rinnovate del celebre Palazzo dei Diamanti, opera singolare e potente di Biagio Rossetti, architetto del Duca Ercole I. È al bugnato regolare a punte di diamante che ne copre la facciata e un fianco, che l'edificio deve il suo nome, evocatore di lampeggiamenti preziosi e di iridate trasparenze. Nel cortile trasformato in giardino, tra i sarcofaghi e le mutile sculture, ridono, intorno ad una caratteristica *vera* da pozzo ferrarese, le aiuole di ortensie: fresco ed eccitante invito ai piaceri della pittura per chi svolta nell'atrio severo dalla magnifica prospettiva di via dei Piopponi, erma e grandiosa come un sogno mantegnesco, tra le due file di palazzi sobrii, che alternano al cotto vermiglio lo splendore del marmo.

Quasi tutte le Gallerie e le collezioni private d'Italia e molte fra le straniere (prodiga fu in ispecie la Germania), hanno contribuito alla Mostra, restituendo per qualche mese alla capitale padana i tesori d'arte di cui la spogliarono successivamente l'abbandono degli Estensi, la decadenza o l'esodo del patriziato, le soppressioni e le rapine napoleoniche. Ferrara contempla oggi con fierezza e con una punta di melanconia, raccolte e ordinate nel suo palazzo più illustre, circa duecentocinquanta opere pittoriche, nate quasi tutte sotto il suo cielo nei due secoli di potenza e di gloria e che per tanto tempo or-

(*fot. cav. P. Fiorentini, Venezia*)
PISANELLO - RITRATTO D'UNA PRINCIPESSA ESTENSE.
(PARIGI, MUSEO DEL LOUVRE).

narono il suo fantastico Castello, le *delizie* dei suoi Principi, i palazzi della sua nobiltà, gli altari delle sue chiese. È un panorama stupendo di creazioni, dal quale emerge il valore insigne d'originalità e di forza d'una scuola pittorica non abbastanza conosciuta.

La Scuola germina dall'incontro delle influenze padovane e venete coi soffi della vicina Toscana. Il persistere delle formule giottesche si protrae sino all'avvento in Ferrara dei maestri forestieri che portano ciascuno il germe della propria visione nel ricco e lievitante sedime locale.

Nel 1432 giunge a Ferrara il veronese Antonio Pisano, detto il *Pisanello*, stilista purissimo e raffinato osservatore, che si esprime in pittura con lo spirito di sintesi e d'energia del medaglista. Nel 1441 gareggia con lui il netto e icastico Jacopo Bellini, nel dipingere il ritratto del duca Leonello: e riporta la vittoria nella gara, al dir dei contemporanei. Nel 1449 vediamo lavorare alla corte di Leonello d'Este il Mantegna, l'artista eroico, il propulsore sovrano della pittura rinascimentale della valle del Po; ed è in quello stesso anno che il grande maestro fiammingo Ruggero van der Weyden venuto in Italia pel giubileo, si trattiene in Ferrara a servizio di Leonello e vi lascia opere che rivelano ai giovani artisti del luogo la pia sensibilità, lo scrupoloso mestiere e gli splendori coloristici della pittura del Nord. Verso il 1449 un altro gigante dell'arte s'affaccia all'orizzonte: il toscano Pier della Francesca, pensoso affermatore di volumi e di spazi, prospettico severo, la cui grandezza ecciterà il genio in formazione del Cossa, che assisterà al nascere d'ampie pitture murali del Toscano nelle sale d'un Palazzo Estense.

Con giusto senso dei nessi storici la Mostra viene iniziata con saggi di questi importatori di linfa pittorica. Del Mantegna, è venuta da Brera la celebre *Madonna dei Cherubini;* del Pisanello, il Louvre ha mandato lo squisito *Ritratto d'una giovane principessa estense* col suo fondo fantastico di foglie, di garofani, d'aquilegie e di farfalle, e l'Accademia Carrara di Bergamo la stagliata effigie di *Leonello d'Este*, uno dei più perfetti ritratti del Rinascimento. Un secondo ritratto di quel Principe, pure di profilo, venuto dalla Collezione del barone Lazzaroni di Parigi, rivela la modellatura nitida e calma e il sontuoso colore del veneziano Jacopo Bellini, mentre il *Ritratto di Meliaduse d'Este* (Metropolitan Museum di New York), d'una verità fisica allucinante, e la grande *Deposizione di Gesù nel sepolcro* (Galleria degli Uffizi), entrambi di Ruggero van der Weyden, affermano il sovrano dono di rappresentatore e le virtù di colorista e di paesista di quell'insigne caposcuola fiammingo.

L'*humus* della pittura ferrarese ha già bevuto l'acqua di quelle polle, quando dal suo grembo ruvido e fecondo erompe il primo genio autoctono della Scuola: Cosimo o Cosmè Tura. Si sa che nacque fra il 1429 e il '30, che era figlio d'un calzolaio, che forse

(fot. cav. P. Fiorentini, Venezia)

COSIMO TURA - LA PIETÀ. (PARIGI, MUSEO DEL LOUVRE).

fu tra gli aiuti del Mantegna nella grande impresa pittorica della Cappella degli Eremitani a Padova e che forse a Venezia vide e ammirò opere del gagliardo e rude Andrea del Castagno, artista che gli rassomiglia nel temperamento. Come il Toscano, Cosmè Tura è un ardente ricercatore di plasticità, è uno scultore che modella, anzi intaglia con indomabili, metallici pennelli. Suo carattere precipuo è il rilievo, la tangibilità quasi ostile. Disprezza ogni lenocinio al fine di piacere altrui: definisce e plasma con una specie di ferocia da monaco, severo con gli altri e con sè stesso. Le sue figure son statue di bosso, di rame, di bronzo, di diaspro, sorprese in stasi di immobilità quasi paurosa o in impeti di contrazione tragica, sul fondo di Tebaidi riarse e scheggiate o d'architetture d'incubo. Una primordiale energia materiante esaspera la durezza delle loro mani nocchiute, dei volti lignei, dei panneggi torturati e bizzarri come colate di lava rappresa.

(fot. Alinari, Firenze)

COSIMO TURA - LA VERGINE COL FIGLIO. (GALL. CARRARA, BERGAMO).

La Mostra, con una ventina d' opere, lo presenta nella pienezza del suo valore altissimo. Purtroppo due opere sovrane mancano: la pala della Galleria Nazionale di Londra, con la *Madonna in trono fra angeli musicisti,* e la solenne *Madonna e quattro Santi,* uno dei tesori del Museo Imper. Federico di Berlino. Ma Ferrara ha raccolte oggi del pittore preferito di Borso e d'Ercole I d'Este alcune pagine capitali. Grandeggiano, accanto alle soavi *Madonne* dell' Accademia Carrara di Bergamo e della Galleria di Venezia,

(*fot. Alinari, Firenze*)

C. TURA - L'ABATE NICOLÒ ROVERBELLA, PRESENTATO ALLA VERGINE DAI SANTI PAOLO E MAURELIO. (ROMA, GALLERIA COLONNA).

al ferrigno ossessionante *Ritratto d' ignoto* della Collezione di Lord Duveen a Parigi, ai violenti medaglioni miniaturistici della *Cattura* e della *Decapitazione di S. Maurelio* (Galleria di Ferrara), la tragica *Madonna col Cristo morto* del Museo Correr di Venezia, il lunettone con la *Pietà* del Louvre, poema selvaggio di dolore, vera lamentazione corale, d'un accento che ricorda nell'intensità gli atroci *Calvari* di Matteo Grünewald; il *Cristo morto* della Galleria di Vienna, sorretto dalle braccia di due angeli dal volto contratto per l' angoscia; l' *Annunciazione* e il *San Giorgio*, così grafici e grandiosi, già portelle dell' organo del Duomo di Ferrara; il *Beato Giacomo della Marca* (Galleria di Modena), indimenticabile statua fratesca, corazzata come un crostaceo nelle pieghe impetuose d' un saio di bronzo, giganteggiante su un paesaggio pauroso di rocce e di marine; e infine — capolavoro sovrano — un pannello di polittico inviato dal Museo di Berlino, ove si vede l'*Abate Nicolò Roverbella presentato alla Vergine dai Santi Paolo e Maurelio*: tre figure che per la solennità, l'ampiezza e la gravità sublime, non hanno riscontro che nei *Quattro Temperamenti* del Dürer, alla Pinacoteca di Monaco.

Alla Corte di Borso d'Este lavora accanto al Tura, respirando il suo afflato eroico, un artista poco più giovane di lui, ma dotato di una fantasia più ridente e più mondana: Francesco del Cossa. Egli è l'anima del gran ciclo di pitture murali del Palazzo di Schifanoia in Ferrara, una delle *delizie* estensi: teoria di miniature gigantesche, smaglianti d'entusiasmo per la vita, nelle quali il pittore commenta i segni dello Zodiaco, intrecciando in ritmi squisiti le immagini della natura, i simboli della mitologia, i giochi del capriccio e le esaltazioni del principe committente. Ma il duca Borso doveva rimunerare con gretta parsimonia quel gettito folle di genio e di fantasia: tanto che il Cossa, finiti i tre campi dell'opera verso l'anticamera, cioè i comparti di Marzo, Aprile e Maggio, si dolse con lui, in una fiera supplica, d'essere trattato « come il più tristo garzone di Ferrara » e, disgustato, lasciò la città estense per Bologna, ove condusse,

(*fot. Anderson, Roma*)

FRANCESCO DEL COSSA - LA VERGINE COL BAMBINO, S. PETRONIO E S. GIOVANNI. (BOLOGNA, PINACOTECA).

operando, il resto della sua troppo breve esistenza.

Se il Tura rivive l'aspra energia dei suoi grandi modelli, venerati a Padova — Donatello e il Mantegna — il Cossa si lascia prendere dai sortilegi acri e violenti di lui: ne ripete l'ostile efficacia del modellato, l'intaglio secco del disegno, l'amore per le architetture babeliche e il colore smaltato. Ma imbeve quell'« incubismo » d'una sua fresca gioia sensuale, e perfeziona quell'incisività con le ricerche spaziali e prospettiche suggeritegli dagli esempi di Pier della Francesca. Le sue due figure di Santi, della Galleria di Brera — *S. Pietro* e *S. Giovanni Battista* — con le facce incise e cuoiose, col tegumento di panneggi spigolati, con la loro monumentalità affacciata sul cielo azzurro e sul rabesco bizzarro di panorami di rovine, di ponti e di caverne, rendono in pieno, alla Mostra, la potenza e la freschezza del Cossa. La sua concezione più severa, la *Madonna di S. Petronio* (Pinacoteca di Bologna) ripete in forme latine la gravità e il potente realismo delle pale nordiche: le teste di S. Petronio e di S. Giovanni Evangelista sono viventi teste di contadini, che non stonerebbero in una tavola di Giovanni van Eyck o di Luca Cranach.

Ma il capolavoro del Cossa (da qualche critico attribuito con poca attendibilità a un altro ferrarese, il Galassi), è l'*Allegoria dell'autunno* (Museo Imper. Federico di Berlino), opera d'una attualità sorprendente, in cui tutto è classico e tutto è verità, ove una felice intuizione personale risolve miracolosamente i problemi della più alta pittura, ergendo sull'immenso cielo luminoso la fiera e soda corporatura d'una contadina, circondata dagli emblemi del suo lavoro, piena della maestà semplice che trasfigura in dee le ra-

(fot. Anderson, Roma)
FRANCESCO DEL COSSA - S. PIETRO. (MILANO, GALL. BRERA).

gazze del contado, quando cadono nella visione d'un Omero, d'uno scultore greco o di un Cossa. Nel paesaggio che si effonde sulla base del quadro, la pittura ferrarese si libera per la prima volta dalla sublime astrazione dei paesi del Mantegna e del Tura per cantare la bellezza semplice della terra, il molle ritmo delle colline ondulose, verdi di praterie, di macchioni e di siepi.

Il terzo eroe della Mostra [...] cole de Roberti, probabile [...] del Cossa. La forza quasi selv[...] del Tura e la fantasia ubertos[...] Cossa cedono il campo, in q[...] singolarissimo pittore, a una r[...] ca di perfezioni spaziali e pro[...] tiche e a un sottile istinto de[...] lore e del chiaroscuro. La sua [...] riera, breve e feconda, si svolge [...] la città natale e, per poco, a B[...] gna. Il duca Ercole I d'Este lo [...] mira, perde le giornate assiso al [...] tavolo da lavoro nella *delizia* di [...] riguardo, ove l' artista prepar[...] cartoni per affrescare la sala. [...] 1496 è già morto, rapito sui q[...] rant'anni dalla febbre del suo [...] nio e, sembra, dalle abitudini [...] derecce. Il salone della Mostra [...] rivela nei suoi molteplici aspet[...] miniaturale, e pur incisivo e stat[...] rio, in pannelli di Santi e in fest[...] se figurazioni della leggenda de[...] Argonauti; fantasioso e grandio[...] nella piccola *Crocefissione*, della col[...] lezione Berenson di Firenze; elegan[...] tissimo di forme e prezioso di colo[...] ri in una deliziosa *Madonna co[...] Bambino* della Galleria di Edimbur[...] go; drammatico nella piccola *Ma[...] donna col Cristo morto in grembo* della Galleria di Liverpool, tavo[...] letta sublime in *grisaille*, dalle raf[...] finate trascolorature di rosa e d'ambra. Pure meraviglie sono, col *S. Giovanni Battista* del Museo di Berlino — un gigante scheletrito e allampanato che fa da colosso d'Alessandria davanti ad un drammatico paesaggio marino riarso dal tramonto — le due tavolette che costituivano la predella di una pala d'altare e che rappresentano, con una frenesia turbinosa di moto e di sentimento, l'Orazione nell'orto, la Cattura di Cristo, il Pianto della Vergine e la Salita al Calvario. L'incredibile varietà e potenza dei motivi, la armonia dei colori velati, l'incisività e la ricchezza del disegno fanno di questa predella, ove le forme sembrano mulinate da un tragico vento di passione, il capolavoro del de' Roberti e una delle pagine capitali dell'arte italiana. La presenza di essa alla Mostra di

Ferrara ricompensa in parte dell'assenza della sua splendida *Madonna con Santi* — la « Pala Portuense » — onore della Galleria di Brera.

Alla meteora luminosa di questi tre maestri, così ricchi di originalità da reagire e affermarsi con tanto vigore, compressi come sono dal potente fascino dei vicini Veneziani e Toscani, succede in Ferrara un periodo di infiacchimento. Il Cossa e il de' Roberti portano la linfa viva a Bologna, ancora dominata dal tardo gotico e dal morente giottismo.

Ma a Ferrara gli epigoni sonnecchiano: e la Mostra accoglie opere curiose di quei maestri senza originalità: Michele Coltellini, Ercole Grandi, Domenico Panetti ed altri. Alcune sale raccolgono poi opere d' artisti forestieri influenzati dai maestri di Ferrara: dal curioso e barocco Michele Pannonio, ungherese, seguace del Tura, al bolognese Marco Zoppo; dal triste, ma potente Bartolomeo Bonascia da Modena, al dolce, quasi senese Leonardo Scaletti da Faenza; dal musicale Francesco Francia, attratto in giovinezza da Ercole Roberti, al costruitissimo e acerbo Francesco Bianchi Ferrari, che la sorte volle maestro al fluido, vaporoso, tenerissimo Correggio.

(*fot. Anderson, Roma*)

FRANCESCO DEL COSSA - S. GIOVANNI. (MILANO, GALL. BRERA).

È dalla scuola del de Roberti secondo i più, o da quella del Tura, secondo altri, che esce il ferrarese Lorenzo Costa, destinato a trapiantare a Bologna le nette e virili formule dei suoi maestri e a destare e subire influenze contrastanti, nel mondo ove opera il suo amico Francia. Quel tanto che v' è di secco nelle opere del placido pittore bolognese è dovuto in gran parte all'influsso del Costa, che gli lavorò accanto nella città dei Bentivoglio; ma a sua volta il Francia spinge con l'esempio Lorenzo a cercare grazia e sfumatura. L'arte del Costa è così tutta venata d'ecclettismo. Nella Mostra di Ferrara è rappresentato con abbondanza. S. Sebastiano e Venere gli suggeriscono nudi d'una corposità talvolta pesante e acerba; la gran pala con la *Madonna e Santi* di S. Petronio a Bologna respira una solennità di composizione e una magnificenza di colore degne dei più bei momenti di Giovanni Bellini; la predella dell'*Epifania* di Brera, col suo ritmo di figurine sottili e allungate come giunchi, che camminano con mollezza nel vano d'una effusa valle dell'Appennino, è arcaicamente linda e graf-

(*fot. cav. P. Fiorentini, Venezia*)
ERCOLE DE ROBERTI - S. GIOV. BATT. (MUSEO IMP. FEDERICO, BERLINO).

fita, nella screziatura quasi cruda dei colori, mentre lo splendido ritratto in busto di *Giovanni Bentivoglio* (Galleria degli Uffizi), dipinto verso il 1490, potrebbe scambiarsi per l'opera di un Veneto del miglior Cinquecento, tanto respira la vita, tanto è carneo di sostanza e largo di fattura.

Il Costa muore a Mantova nel 1535, quando a Ferrara da un ventennio brillava già di strani barbagli la fiaccola d'un genio nuovo, formatosi proprio alla sua scuola ma sbocciato in pieno solamente al contatto dei maestri veneziani dell'età dell'oro e della porpora: Giovanni Luteri, detto Dosso Dossi. Se Cosmè Tura è un asceta della pittura, il Dossi è un fantasioso colorista. Illustratore nato delle visioni cavalleresche e voluttuose del suo amico Ariosto, possiede una ispirazione gagliarda che è in pieno contrasto col dono di misura classica proprio del suo amico poeta. Suo tema preferito è la magia; i suoi eroi, le fattucchiere e i gaudenti; suo capolavoro la *Circe* della Galleria Borghese, che splende nella Mostra accanto a opere sconcertanti, ardenti d'immaginazione, pingui di colore — la salace *Bambocciata*, di Pitti, il gioviale *Zingarello* della Galleria di Modena, l'eloquente *Apollo* della Borghese che fa pensare al Caravaggio, l'impressionistica *S. Lucrezia* (Collez. Porcella di Roma), l'*Imbarco degli Argonauti*, fantasioso e moderno come un intaglio del Dorè, il tragicomico *Sogno* della Galleria di Dresda, che sembra uscito dallo studio brulicante di mostri e di farfarelli di Gerolamo Bosch, la *Circe* della Collez. di Lord Duveen di Parigi, col suo nudo sfavillante fra le ombre di un bosco popolato d'animali... Il Dosso è un paesista immaginario, della forza d'un Civetta o d'un Brueghel: lo sfondo della *Circe* e quello dell'*Antiope dormente* sono scorribande in paesaggi esotici e tropicali. Ed è largo e potente ritrattista maschile, qualche volta lirico. Mezza dozzina di suoi ritratti di guerrieri in armatura o in giubbone — dominati dallo statuario ed eroico *Alfonso I* della Galleria di Modena, colossale torso fasciato d'acciaio lustrante e di velluto azzurro — rivelano l'anima pomposa, sensuale e retorica del Cinquecento. Un polittico monumentale con la *Vergine e Santi*, grossolano nel particolare, arresta il visitatore nell'ultima sala con l'inverosimile fulgore di un *San Giorgio in armatura* investito dalle fiamme verdi e violette d'un incendio di bengala.

Il Dossi, tutto estro e immaginazione popolaresca nonostante i contatti con la corte, privo di critica, disuguale, capace di negli-

(*fot. cav. P. Fiorentini, Venezia*)
ERCOLE DE ROBERTI - LA SALITA AL CALVARIO. (PARTICOLARE DELLA PREDELLA ALLA GALL. DI DRESDA).

genze disegnative impressionanti, lavorò a Ferrara, pittore favorito del duca Alfonso I, accanto a un artista che è il suo opposto: Benvenuto Tisi da Garofalo, detto il *Garofalo*. Giorgione e Tiziano studiati a Venezia, eccitarono l'istintivo colorismo violento e la paganità del Dosso; il Garofalo, pacato pittore chiesastico di Madonne fra Santi, colorista mite e armonioso, sfreddò del tutto la sua vena parca ma delicata, a contatto con l'arte intellettuale di Raffaello da lui frequentato in Roma: e divenne un accademico, come si può accertare davanti alle sue numerose tele raccolte nella Mostra, tutte superate da una bella *Natività* con effetto notturno, da due *Madonne* d'altare e dalla gustosa alessandrina *Diana che carezza Endimione,* della Galleria di Dresda.

L'estate della pittura ferrarese, si chiude col ricco colorismo di G. B. Benvenuti, detto l'*Ortolano,* poco rappresentato alla Mostra e del quale si rimpiange l'assenza della stupenda *Deposizione* della Galleria Borghese, rimasta a Roma a causa della fragilità della imprimitura; e col vivace illustrativismo di Lodovico Mazzolino, allievo di Lorenzo Costa, dedito a piccoli quadri gustosi con architetture brulicanti di figurine. La sua grande *Natività* della Galleria di Ferrara manifesta, attra-

(*fot. Alinari, Firenze*)
LORENZO COSTA - RITRATTO DI GIOVANNI BENTIVOGLIO.

(*fot. cav. P. Fiorentini, Venezia*)

DOSSO DOSSI - RITRATTO D'ALFONSO D'ESTE. (MODENA, GALL. ESTENSE).

verso alla fattura meticolosa e al fervore del sentimento pio, influenze tedesche e fiamminghe.

La Scuola si spegne con questi nomi personali se non grandi. Rapido è l'autunno, cui subentrerà un lungo silenzio, rotto dalle fanfare senza eco del Barocco. È nell'Ottocento che Ferrara ritroverà la scintilla del suo genio pittorico nelle opere d'un Boldini, d'un Mentessi e d'un Previati.

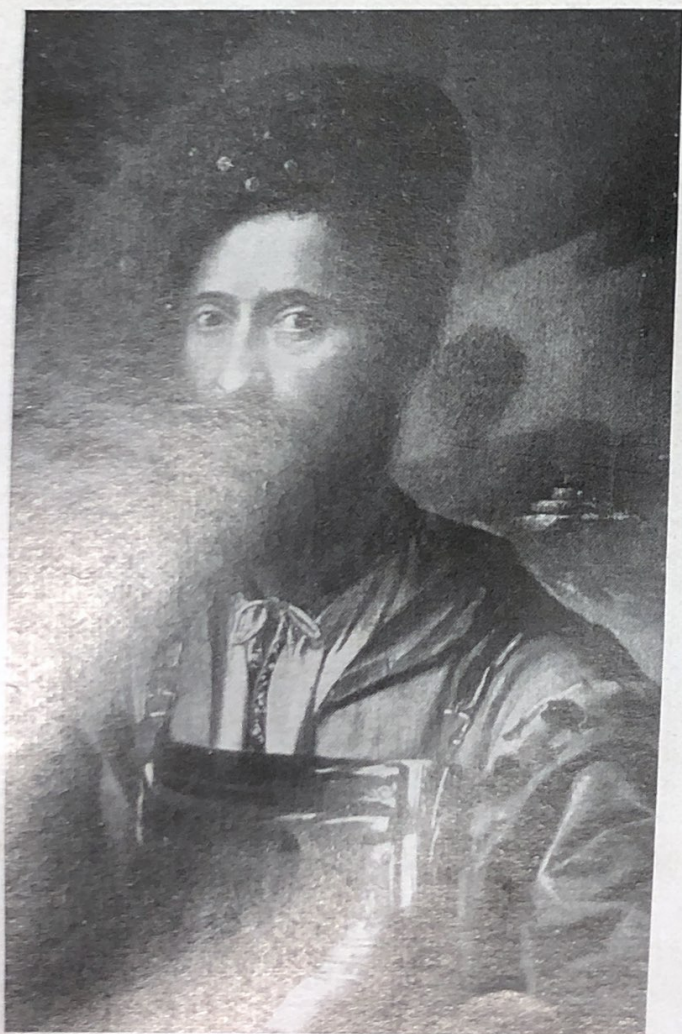
(*fot. Alinari, Firenze*)

DOSSO DOSSI - CIRCE. (ROMA, GALLERIA BORGHESE).

***

A rendere ancora più ricca e varia la splendida festa d'arte che è la Mostra del Palazzo dei Diamanti, si sono raccolte nelle sue sale rarità e capolavori che hanno relazione con la cultura ferrarese del Rinascimento: un opulento *Ritratto d'Alfonso I*, venuto dal Museo di Carpi e che nella straordinaria imponenza dell'impianto e nell'ondata dei rasi e dei velluti cremisi rivela le migliori qualità tizianesche: l'*Arpa estense* miniata con squisita fantasia dal Garofalo; il gruppo in plastica della *Pietà*, del modenese Guido Mazzoni, proveniente da S. Maria della Rosa di Ferrara — di sette figure in grandezza naturale, forti di espressione e di mimica dolorosa; arazzi intessuti in Ferrara da maestri fiamminghi al servizio degli Estensi: sculture e cofani; i famosi *tarocchi* incisi, già detti del Mantegna e che oggi si ritengono d'arte ferrarese, potenti disegni del Tura, del de Roberti e del Costa. Infine, perchè il visitatore esca dalla fuga delle « dipinte sale » con gli occhi inebriati da un'ultima visione — forse la più deliziosa, veramente fiabesca — ventiquattro fogli della *Bibbia di Borso d'Este* — il capolavoro della miniatura ferrarese del Quattrocento e certo uno dei trionfi più smaglianti dell'arte « ch'alluminare è chiamata in Pari-

(*fot. cav. P. Fiorentini, Venezia*)

LUDOVICO MAZZOLINO - LA STRAGE DEGLI INNOCENTI. (FIRENZE, GALL. DEGLI UFFIZI).

DOSSO DOSSI - RITRATTO D'UOMO.

si » — splendono nel loro ricamo di rabeschi, d'iniziali, di quadretti preziosi, di fantasie vegetali e zoologiche, tutti lucenti d'oro, tutti fermenti di quell'ardore di gioia visiva e di quella commozione sensuale che sono l'anima e la magia del Rinascimento italiano.

Il visitatore riporta dalla Mostra del Palazzo dei Diamanti un completo e preciso panorama della Scuola locale e delle sue infiltrazioni nei territori limitrofi. Priva dei poteri sovrani d'espansione delle Scuole toscana e veneziana, la pittura ferrarese è ricca di energie primitive quasi rudi, che le impediscono a lungo di cadere nel manierismo. Le sottili cesellature e le eleganze miniaturali dei suoi Quattrocentisti sono accompagnate da un naturalismo aspro ma sano. Il turgore quasi barocco della vena del Dossi è redento dalla potenza del suo istinto coloristico. Una corte fastosa, un popolo dalla viva e gaia immaginazione, una letteratura tutta ispirata alla trascolorante leggenda cavalleresca, una ricca dote di plasticità innata e di senso descrittivo: ecco le chiavi che aprono il fresco giardino ove il Cossa sorprese la sua gioiosa personificazione dell'*Autunno* e il Dossi la sua *Circe* vestita di rubino e d'oro.

G. EDOARDO MOTTINI.

(*fot. Piccone, Voghera*)

FERROVIA VOGHERA-VARZI: IL RETTIFILO PER TORRAZZA.

UNA FERROVIA E UNA STRADA IN VAL DI STAFFORA

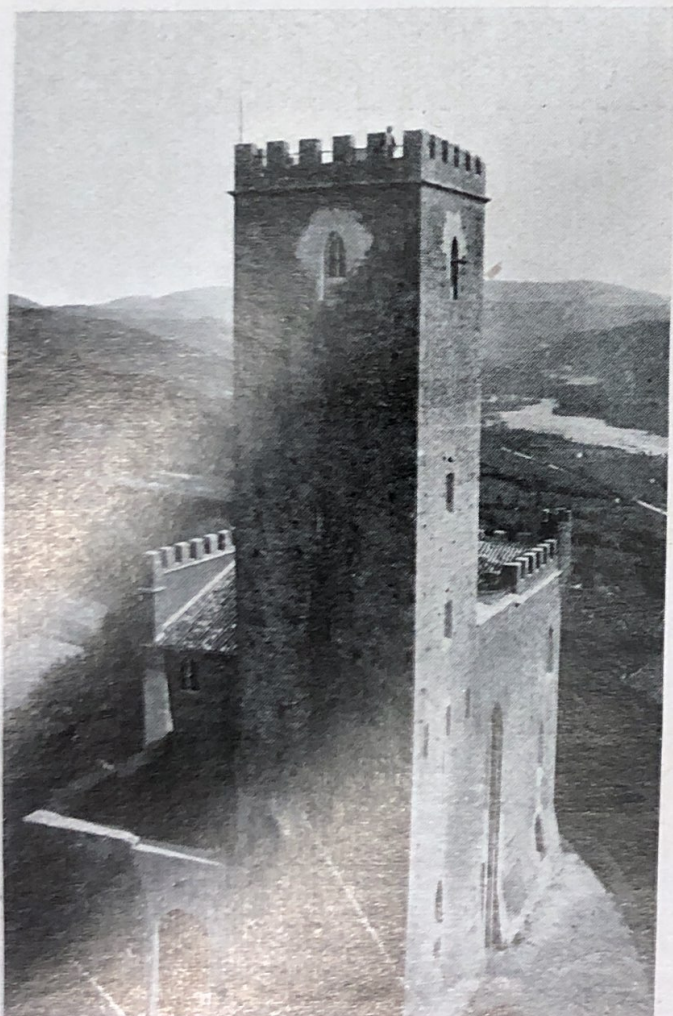
La Valle della Stàffora è stata finora poco conosciuta e frequentata dai turisti, nonostante il suo interesse storico-artistico, geologico e panoramico, e la magnifica strada nazionale che, dal 1852, la risale da Voghera a Varzi e per il Passo del Pénice raggiunge Bobbio in Val Trebbia. Non si può neanche dire che fosse fuori mano, perchè Voghera, che si trova al suo sbocco e deve considerarsi il naturale punto di partenza per gite ed escursioni, è comodamente e rapidamente raggiungibile, sia in automobile sia in treno, da grossi centri vicini quali Pavia, Alessandria, Tortona, Casale, Mortara, Vercelli, Novara, e anche da Milano; nè mancava, la vallata, di mezzi di comunicazione, poichè una linea automobilistica ben servita allacciava con parecchie corse al giorno Voghera a Bobbio e offriva con i suoi sessanta chilometri di percorso un modo comodissimo per visitare una delle zone più belle dell'Appennino settentrionale.

Ma è mancata forse un'efficace opera di propaganda, e qualsiasi accenno ad un'organizzazione e ad un'attrezzatura turistica, se si esclude per Salice, stazione di cura abbastanza nota e frequentata per le sue acque salso-bromo-jodiche. Ma Salice è vicinissima a Voghera, appena all'inizio della valle, il cui interesse invece aumenta a mano a mano che si risale verso i monti. Da qualche tempo si nota tuttavia un certo risveglio ed una manifesta volontà di valorizzare quella ristretta zona montuosa della provincia pavese che si insinua come un cuneo, tra Piemonte ed Emilia, fin quasi nel cuore dell'Appennino ligure; zona splendida, che, mentre declina dolcemente a nord su la pianura padana con i vitiferi colli di Stradella e di Broni, di Santa Giuletta e di Casteggio, va gradatamente alzandosi verso sud ed è intersecata in ogni verso da vallette ridenti ed ubertose, sopra le quali s'ergono alti i poggi coronati da pittoreschi castelli a dominio d'antichi e floridi borghi.

Tale volontà di valorizzazione ha cominciato a tradursi in pratica con opere di pubblica e grande utilità, intese a migliorare le vie di

(fot. V. Cicala, Voghera)

RIVANAZZANO E LA VISTA SULLA PIANURA VOGHERESE.

accesso e di comunicazione della zona stessa. Queste opere, progettate da molto tempo ma rese possibili soltanto dall'avvento del Fascismo, sono da una parte la tranvia elettrica Stradella-Santa Maria della Versa, dall'altra la ferrovia Voghera-Varzi e la nuova strada da Varzi al Passo del Brallo, lungo il bacino superiore della Stàffora. Sono soltanto in apparenza indipendenti l'una dall'altra; chè dal punto di vista turistico, insieme con altre opere minori attuate in questi ultimi anni, debbono considerarsi come facenti parte di uno stesso sistema, in base al quale si potrebbero istituire vari itinerarî per una particolareggiata conoscenza del Pavese montano. Risalendo infatti la Valle della Stàffora, si incontrano parecchie strade trasversali, tutte interessanti, che per le valli dell'Ardivesta o per quella di Nizza, o per il Passo di Pietra Gavina, o scendendo dal Penice a Romagnese, consentono di passare in Valle del Tidone, e da questa in Valle del Versa che riconduce verso il Po, a Stradella.

(fot. V. Cicala, Voghera)

IL CASTELLO DI NAZZANO.

Non è possibile qui neppure un accenno a questi diversi itinerari perchè si andrebbe troppo per le lunghe e fuor di tema, mentre è nostro compito parlare solo delle due opere nuove che sono venute ad arricchire la Val di Stàffora, cioè la ferrovia Voghera-Varzi e la strada Varzi - Passo del Brallo, entrambe importantissime agli effetti della rinascita turistica della valle stessa.

La ferrovia Voghera-Varzi è stata attivata nel gennaio 1932, ed ha sostituito sia il precedente servizio automobilistico (che continua però tra Varzi e Bobbio), sia la tranvia che da Voghera arrivava fino a Salice seguen-

(fot. V. Cicala, Voghera)

UN ARIOSO PANORAMA NELLA BASSA VALLE DELLA STÀFFORA.

do la strada nazionale. La nuova ferrovia invece ha, in questo primo tratto, un diverso tracciato; chè, uscita dalla città, e valicata su un lungo ponte la Stàffora, si dirige dapprima a Torrazza Coste e poi con un'ampia curva prosegue ai piedi delle colline fino a Rivanazzano, dove entra nella valle, mantenendosi sempre sulla destra del fiume.

La linea è lunga oltre 32 chilometri e vince un dislivello di m. 304, con una continua ascesa che in alcuni punti raggiunge il 18 ‰. La trazione è elettrica; l'energia, fornita dall'industria privata, è data da corrente alternata trifase (42 periodi, Volta 45 000)

(fot. V. Cicala, Voghera)

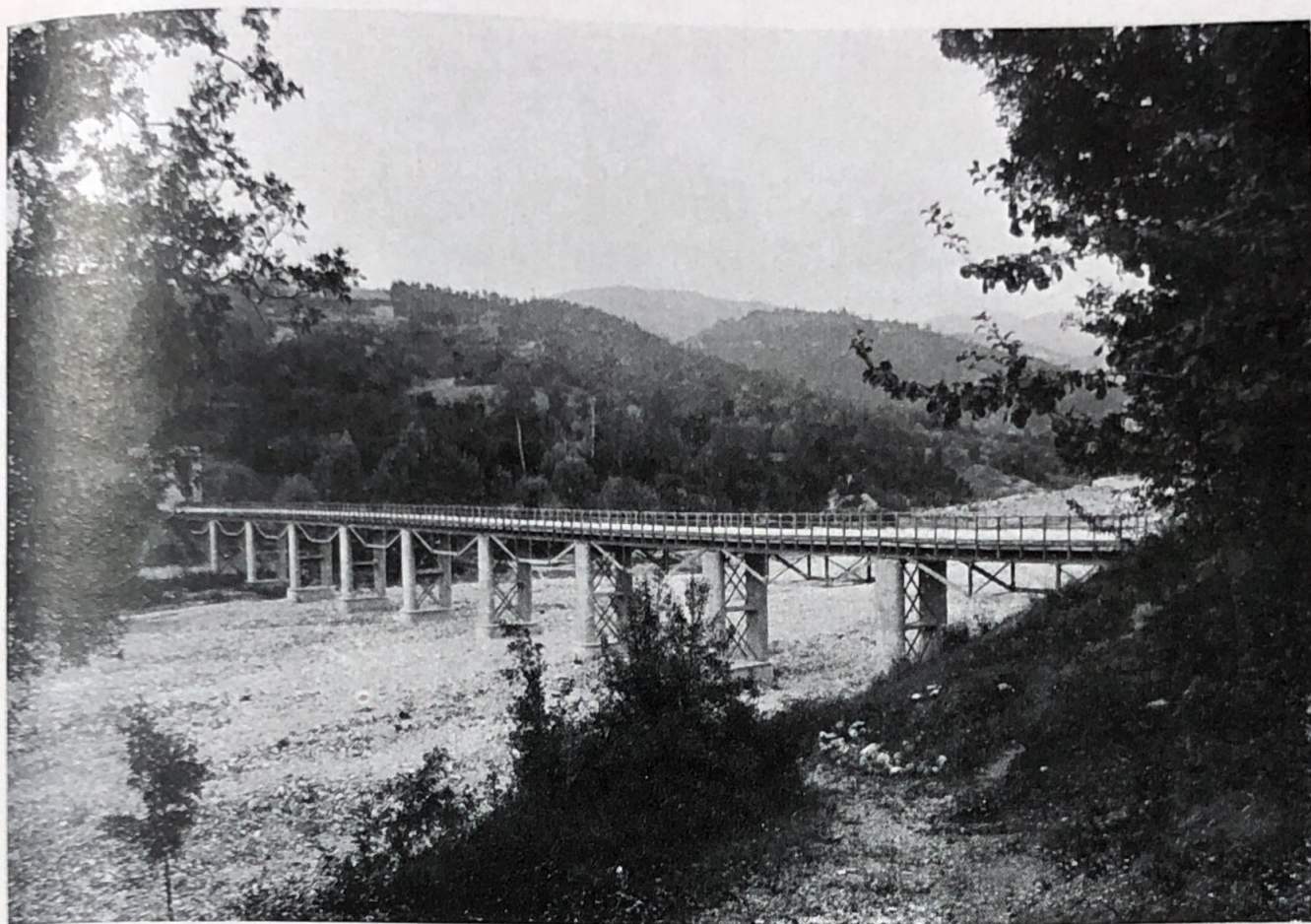
UN ASPETTO DELLA VALLE TRA RIVANAZZANO E VARZI.

L'interesse turistico della Voghera-Varzi comincia alla sua entrata stessa nella valle della Stàffora, cioè a Rivanazzano, antico e storico paese che resta sulla sinistra del fiume. Del suo passato feudale, alquanto movimentato per frequente mutamento di signoria, non conserva che qualche casa del '400 e una torre esagonale; il suo aspetto complessivo è invece lindo e moderno, perchè anche Rivanazzano è stazione balnearia ricca di fonti, d'alberghi, di ville e di un discreto stabilimento terma-

CARTA SCHEMATICA DELLA VALLE DI STÀFFORA E ADIACENZE.

che in una stazione di conversione situata a metà percorso, a Godiasco, viene ridotta e convertita in corrente continua (3.000 Volta) a mezzo di raddrizzatori a vapori di mercurio. Il materiale rotabile è modernissimo; le automotrici da 600 HP. pesano circa 45 tonnellate e possono facilmente raggiungere la velocità di 80 chilometri orari. Hanno una capienza di sessanta viaggiatori seduti, portano dieci quintali di mercè e uno speciale reparto per il servizio postale, mentre le vetture rimorchiate possono trasportare ciascuna un centinaio di viaggiatori seduti. La ferrovia è in servizio cumulativo con quelle dello Stato e ammette quindi tutte le stesse facilitazioni. Progettata e costruita dall'ing. Ernesto Besenzanica, la linea è costata circa 40 milioni, spesa che è stata affrontata dalla società privata, che la gestisce, col concorso dello Stato, della Provincia e dei Comuni interessati.

le. Lasciando a sinistra, alto sul colle, Nazzano col suo forte castello, e la fortissima vegetazione del suo vasto parco che recinge gli eleganti alberghi e i graziosi villini, la ferrovia punta su Godiasco, dove la valle si va restringendo e si fa geologicamente interessante per la conformazione franosa dei versanti e per il terreno in cui abbondano le marne scialbe e i calcari arenacei, i galestri e i gessi, che sono localmente impiegati anche come materiali da costruzione.

Godiasco merita che il turista vi faccia una sosta. Fu uno dei feudi dei marchesi Malaspina, ch'erano padroni di tutta questa regione, dove avevano molti e forti castelli e

(*fot. Chiolini e Turconi, Pavia*)

STRADA DEL BRALLO - PONTE SUL TORRENTE ARONCHIO IN 10 CAMPATE DI M. 12 DI LUCE.

palazzi, in gran parte ancora esistenti. Di tali palazzi marchionali anche Godiasco ne ha uno, con un portale in arenaria datato nel 1594, cariatidi e architrave recante incisa una lunga iscrizione latina. Il borgo, modesto, era tutto cinto di mura, di cui sono scarsi avanzi le quattro rozze torri di forma cilindrica ancora visibili presso la strada principale. Esse ricordano, tra l'altro, che il 7 luglio 1512 trovò rifugio in Godiasco il cardinale Giovanni De Medici (più tardi Papa Leone X), il quale era stato fatto prigioniero dei Francesi alla battaglia di Ravenna ed era riuscito a fuggire durante il passaggio del Po, a Pieve del Cairo, mentre stava per essere tradotto in Francia. In Godiasco il futuro pontefice sostò e riposò qualche giorno; ma il marchese Bernabò Malaspina, che l'aveva ospitato nel suo palazzo, dovette scontare con la vita un tale onore, chè, per sentenza dello Sforza, fu tradotto a Voghera e squartato vivo.

Subito dopo Godiasco la ferrovia supera con un ponte il torrente Ardivestra, che scende dalla valle omonima e va a gettarsi nella Staffora. Il panorama della vallata diventa sempre più suggestivo; di là dall'alveo del

(*fot. V. Cicala, Voghera*)

GODIASCO.

(*fot. V. Cicala, Voghera*)
ABBAZIA DI S. ALBERTO DI BUTRIO.

fiume, larghissimo e ghiaioso, i fianchi dei monti appaiono intensamente coltivati fino a notevole altezza, rotti di frequente da spaccature e da valloncelli e ricoperti nella parte alta da fitti boschi. Pittoreschi paesi s'affacciano sulla Stàffora: Gròppo, Cecima, San Ponzo Sèmola, tutti sul versante opposto della valle, verso il confine alessandrino. La ferrovia corre in questo tratto tra la strada nazionale e il fiume, scavalca con un ponte il torrente Nizza che esce dalla valle omonima, e fa sosta alla stazione detta di Ponte Nizza, dove conviene scendano i turisti che vogliono visitare due tra i monumenti più importanti della regione: la celebre e antichissima Abbazia di Sant'Alberto di Butrio, sorta nel secolo XI e ancora ricchissima d'opere d'arte, e il castello di Oramala, rifugio nel 1167 di Federico Barbarossa, le cui grandiose rovine dominano con la torre rotonda, dall'alto di un erto poggio isolato, tutta la vallata della Stàffora.

Raggiunto e sorpassato il piccolo paese di Bagnaria — chiamato anticamente « Balnearia » per certe terme che pare vi fossero al tempo dei Romani — la ferrovia piega bruscamente seguendo l'andamento della valle e si affretta verso Varzi, già visibile con le sue torri e i suoi campanili tra il letto bianco del fiume che ne lambisce le case e le pendici verdi dei monti, che s'incurvano intorno a formare una vasta conca. Si passa, prima di arrivare al paese, vicino alla chiesa dei Cappuccini, dedicata al patrono San Germano, bell'esempio di architettura romanica trecentesca, nella quale sono notevoli soprattutto il portale e alcuni elementi originali della facciata, dei fianchi e dell'interno, rispettati da un recente restauro non troppo felice.

Varzi è il centro economico e commerciale della vallata, al quale affluiscono tutti i prodotti. Il suo mercato settimanale di bestiame raduna, sul piazzale aperto in riva alla Stàffora, migliaia di capi. I dintorni sono fertili e coltivatissimi, e la popolazione è assai densa. Nell'alto medio evo Varzi fece parte del feudo di Oramala; poi i Malaspina si divisero e verso il 1275 uno di essi, Azzolino, diede inizio al ramo dei marchesi di Varzi. Al principio del secolo XV ai Malaspina subentrano i Dal Verme, poi gli Sforza e infine gli Sforza di Santa Fiora. Ma i ricordi che restano nel paese sono ancora malaspiniani: il palazzot-

(*fot. V. Cicala, Voghera*)
CECIMA - CHIESA PARROCCHIALE.

(*fot. Chiolini e Turconi, Pavia*)

STRADA DEL BRALLO - TORNANTI PRESSO SALA E PONTE SUL FOSSO DI SALA.

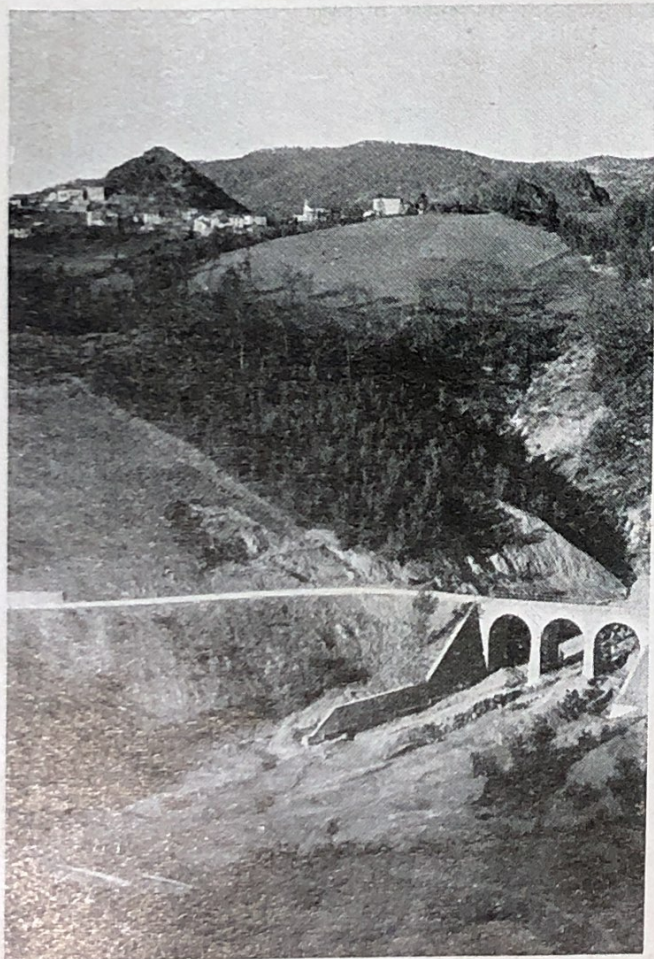
to sulla piazza del Municipio e il castello, oggi dei conti Odetti di Marcolengo, alquanto trasformato, ma superbo della sua bella e poderosa torre quadrata coperta, con la base a leggero bugnato e con le finestruole coronate ad archi a tutto sesto in pietra arenaria.

Ma la parte più caratteristica di Varzi è l'antico borgo, che si stende tra la strada nazionale e la Stàffora, contornato e mascherato dalle costruzioni recenti. E' piccolo, ma interessantissimo e d'aspetto curioso e pittoresco. Una strada principale, assai breve ed angusta, lo attraversa da oriente ad occidente, limitata agli estremi da due torri con sottopassaggi, con portali a sesto acuto e mensole in arenaria, e con resti della difesa piombante. In questa stessa strada, quasi di fronte l'una all'altra, stanno due chiesette, detta la prima « dei Rossi » e l'altra « dei Bianchi » forse a ricordo delle antiche fazioni. Fuor della porta di levante il borgo continua con altre viuzze strette, storte, ripide, con bassissimi portici pesanti e oscuri, in cui s'annidano bottegucce, magazzini, stalle e cantine e, su per certe scalette larghe un palmo, le meschine abitazioni più e più volte secolari. Ad esse fanno contrasto, nella parte alta del paese le nuove costruzioni disposte lungo la strada nazionale, tra cui non mancano eleganti ville e qualche modesto albergo. Poichè Varzi, che si trova a 416 metri sul mare ed ha clima ottimo ed aria salubre, è da tempo frequentato centro di villeggiatura, specialmente in autunno; ma potrebbe per l'avvenire esserlo assai di più se alla costruzione della ferrovia — destinata certo a recare enormi vantaggi — facesse seguito qualche buona iniziativa intesa ad aumentare e migliorare il patrimonio alberghiero.

Oltre a quella nazionale per il Pénice e Bobbio, e a quella per Pietra Gavina e Zavattarello, parecchie altre strade secondarie irradiano da Varzi, dirette ai paesetti sparsi sui due versanti della valle; e sono tutte propizie a piacevoli escursioni. Notevole è quella di recentissima costruzione che, staccandosi dal centro di Varzi e valicando la Stàffora su un lungo ponte in muratura, conduce a Fabbrica Curone, in provincia d'Alessandria, costituendo una nuova via di comunicazio-

ne tra le due importanti vallate parallele.

Ma un valore tecnico, economico e turistico assai superiore è da attribuirsi alla nuova strada per il Passo del Brallo, costruita dall'Amministrazione Provinciale di Pavia e destinata, una volta finita, a migliorare le comunicazioni tra la valle del Po e quella della Trebbia, e quindi tra la Lombardia e la Liguria. Poichè la nuova arteria, che per ora s'arresta al Passo del Brallo, sarà al più presto completata col tronco scendente sul versante della Trebbia, lungo la valle del torrente Avagnone, fino a congiungersi a Ponte Organasco con la nazionale Genova-Piacenza.

Di questa strada si parlava da oltre mezzo secolo, e da altrettanto tempo le popolazioni dell'alta valle della Stàffora, percorsa solo da alpestri mulattiere, aspettavano di veder coronata la loro più ardente aspirazione. L'Ufficio Tecnico Provinciale di Pavia aveva fatto predisporre studi e progetti fin dagli ultimi anni del secolo scorso; ma fu solo nel 1906 che si iniziarono i lavori, i quali incontrarono subito serie difficoltà provocate dalle frane, che costrinsero a rifacimenti, a drenaggi e alla costruzione di grandi muri di sostegno, così che la prima tratta, da Varzi a Sala, potè essere terminata solo nel 1916.

Ripresa la costruzione dopo la guerra, nel 1920, si dovette rinforzare il grande ponte a dieci luci sull'impetuoso torrente Aronchio; poi, nel 1921, si proseguirono i lavori della seconda tratta, e nel 1926 si iniziarono quelli dell'ultima, cioè fino al valico. Si dovettero costruire altri due ponti, uno di ferro, a tre luci, sul burrone Sala, l'altro in calcestruzzo ad unico arco sul torrente Turbio, senza contare alcuni viadotti e innumeri ponticelli e briglie.

Da Varzi fino al Passo la strada si sviluppa su 17 km. di percorso, e si svolge sul versante a destra della Stàffora con curve di raggio non minore di m. 15 e con pendenza massima del 6,84 %, offrendo a chi la percorre un seguito ininterrotto di belle visioni panoramiche sulle vaste conche ariose, sul fiume tortuoso, sui paeselli dispersi nel fondo valle o sul pendio dei monti, sulle verdi spianate dei terreni coltivati, i boschi fitti e ombrosi, le profonde spaccature franose, le dentate e nere punte di serpentino.

La nuova strada si stacca da quella per il Pènice, ad un chilometro fuori di Varzi, s'avvicina per breve tratto alla Stàffora, quindi risale per un po' la riva destra del torrente Aronchio, il cui ampio letto sassoso è attraversato sul ponte di ferro e cemento armato a dieci luci. Con alcune ampie curve la strada guadagna subito quota, e allarga la vista sul panorama imponente e splendido. Si vede d'infilata gran parte della vallata della Stàffora, d'aspetto grandioso specialmente alla confluenza dell'Aronchio. Splendida è la veduta della turrita Varzi dall'alto e dei monti circostanti, sui quali emerge, visibile da ogni punto e assoluto dominatore, il castello di Oramala. Si attraversa qualche boschetto di castagni e di querce, si lascia alto a sinistra il paesello di Montemartino e altri se ne scorgono giù in fondo alla valle, sulla riva del fiume, che appare sempre più incassato e lontano. Si sorpassano Costa, Sala, Vendemiassi, Massinigo, frazioncella di poche case; si attraversano frequenti torrentelli che testimoniano l'abbondanza d'acqua di questi siti, e s'arriva al piede dei maestosi e pittoreschi serpentini su cui si erge S. Margherita di Stàffora.

Bisogna arrestarsi un poco e, per la ripida mulattiera, salire a piedi sul nero dente di

(*fot. Chiolini e Turconi, Pavia*)

STRADA DEL BRALLO - PONTE SUL TORRENTE MONTAGNOLA E PANORAMA DI PREGOLA.

(*fot. Chiolini e Turconi, Pavia*)

STRADA DEL BRALLO - TORNANTI PRESSO IL VALICO E PANORAMA DI PREGOLA.

serpentino fatto a guisa di tronco di cono, al cui vertice stanno i ruderi del castello malaspiniano, la chiesa e il cimitero. E' uno dei punti più belli e interessanti della valle. Due gruppetti di case rivolte a sud, verso il sole, stanno annidati alla base del dente. Dopo di esse il sentiero si fa ancor più ripido. Ma non sono che poche decine di metri; ed eccoci, attraverso l'arco della porta ancora in piedi, tra le rovine della fortissima rocca, che sola nel 1796 tentò opporsi all'invasione delle truppe di Napoleone Bonaparte. Resistè per qualche tempo il marchese Giuseppe Malaspina nella disperata difesa; ma poi dovette cedere e fuggire a Vienna, dove morì nel 1821, l'anno stesso del trapasso del grande imperatore. Del suo fiero castello non restano che sassi sconvolti; fino a pochi anni fa c'era ancora qualche stanza interna con avanzi di pitture, con soffitti di legno e porte lavorate. Ma ora tutto è crollato; e sulle rovine vigila la vicina chiesetta parrocchiale (che doveva essere la cappella privata dei castellani) con a fianco il minuscolo camposanto segnato da poche lapidi e da molte croci.

Riprendiamo, dopo la breve diversione, la strada la quale in pochi minuti ci porta in vista di Pregòla, che si erge a oltre mille metri d'altezza alla base di un'altro grande dente di serpentino, sorgente dai galestri e misto a conglomerati. Anche lassù ci si va soltanto per mulattiera; la strada nuova si mantiene più bassa e, superato con un viadotto a tre luci il torrente Montagnola, guadagna finalmente, con una serie di tornanti ben tracciati e sostenuti da poderosi muraglioni, la sella del Brallo, che è a quota 954. Non c'è lassù che un'osteria, e un modesto edificio, ch'è la sede municipale di Pregòla. Ma sono soltanto a pochi minuti di cammino i piccoli villaggi di Bralello, dominato dall'alta Cima della Colletta (m. 1493), di Feligara e di Bocco, entrambi sul versante della valle dell'Avagnone, quella che la nuova strada tra poco percorrerà discendendo a raggiungere il Ponte Organasco, che si intravvede laggiù nel profondo solco della Trebbia.

GIUSEPPE SILVESTRI.

CHIESE ROMANE POCO NOTE

IL RIPRISTINO DI S. BALBINA

« Clivus Delphini »: anche il nome della strada, inciso su di una lapide con caratteri rosso antico, concorre mirabilmente alla formazione di uno stato d'animo singolare: spira una possente aura di romanità da questa via che, serpeggiando, sale dal grande viale della Passeggiata Archeologica, alle estreme propaggini dell'Aventino.

Soffermandoci, poichè l'erta è talora ripida, e volgendo il capo, ecco a sinistra ergersi dal Palatino le imponenti arcate sovrapposte del Settizonio di Settimio Severo, con le sue terrazze pensili, alte contro il cielo; ecco a destra le ondulazioni boscose di Villa Celimontana; e se riprendiamo la via, ecco farsi sempre più prossima la mole imperiale delle Terme di Caracalla.

Ma, al termine del clivo, che sale tra alberi ed arbusti e cespugli —soffusi dall'agreste invisibile presenza di deità boschive e quasi ancor memore del georgico modular della zampogna — ecco, in un breve spiazzo, alzarsi, severa, pura, nuda, preceduta da un portico, la facciata di una piccola chiesa, tutta di bruno mattone.

Piccola, umile in aspetto, ma salda: domina dal sommo del promontorio la valle ove si distende quella meravigliosa « Passeggiata Archeologica » che è una delle caratteristiche più singolari della città, tributo veramente degno della Roma moderna alla Roma dei Cesari.

La piccola chiesa domina la valle, e in quel panorama ricco di imponenti vestigia del paganesimo e lussureggiante della flora cantata dai poeti classici, desta una nota di religiosità cristiana, rammemorando, con la semplicità del suo stile, il tempo glorioso ed eroico dell'avvento del Cristianesimo, quando la fede segnava il suo cammino aspro ma sicuro con una lunga teoria di Martiri.

Questo tempio del Signore, che in virtù di un recentissimo restauro è tornato al suo probabile aspetto originario, è la chiesa di Santa Balbina.

***

La XII Regione della Roma cesarea, se si eccettuano le grandiose Terme Antoniane ed il tempio della *Dea Bona,* era scarsa di edifizi pubblici; abbastanza numerosi invece erano i palazzi privati.

Fra questi, la *domus Cilonis,* la dimora di Lucio Fabio Cilone, prefetto della città e console negli anni 193 e 204, noto come educatore dell'imperatore Caracalla. Il suo palazzo — di cui restano vestigia presso le Terme — si stendeva fino sull'altura ov'è la chiesa di Santa Balbina, la quale altro non è se non una delle grandi aule della sontuosa *domus ciloniana.*

Come e quando questa sala pa-

L'ESTERNO DELLA CHIESA PRIMA DEI RESTAURI.

gana sia divenuta tempio cristiano, quasi senza subire alterazioni (ciò che conferisce al monumento un alto valore storico ed archeologico) non si conosce esattamente. Le memorie più antiche narrano che Papa S. Marco nel 336 aveva istituito una *ecclesia* sull'Aventino, dedicandola al Salvatore, poichè vi si venerava una icone di Gesù, che la tradizione diceva dipinta da mano angelica; assai più tardi (nel 600) questa chiesa veniva dedicata a Santa Balbina da S. Gregorio, che le conferiva anche il titolo cardinalizio.

Certo è che se anche la sua istituzione non risale a S. Marco, può ascriversi con sicurezza all'età costantiniana, poichè l'imperatore Costantino non solo contribuì pecuniariamente alla costruzione (o meglio, alla trasformazione) della chiesa, ma la dotò di un beneficio e le attribuì i terreni circostanti.

Chi era S. Balbina?

Il « Martirologio Romano » alla data del 30 marzo dice: « A Roma, sulla Via Appia, *passio beati Quirini tribuni*, padre di Santa Balbina vergine; dal beato Alessandro Papa battezzato con tutti quelli di casa; sotto l'imperatore Adriano, condotto innanzi al giudice Aureliano, persistè — milite invitto di Cristo — nella confessione della fede, e dopo lo strappamento della lingua, la sospensione agli aculei, il taglio delle mani e dei piedi, finì di spada il martirio ».

Alla data del 31 marzo il «Martirologio» segnala: «A Roma, Santa Balbina vergine, figlia del beato Quirino martire, battezzata dal beato Alessandro Papa, nella santa verginità si elesse Cristo per sposo e consumato il corso della vita, fu sepolta sulla Via Appia, presso suo padre ».

Balbina quindi non fu martire, in quanto non fu spenta violentemente per la sua confessione, ma dedicò la sua verginità e tutta la sua vita coraggiosamente e piamente alla fede in Cristo e senza dubbio alla sacra memoria del padre che — vero *miles invictus* — era andato incontro agli strazii più tremendi pur di non rinnegare il Buon Pastore.

***

Fin quasi al nostro tempo, per lungo volger di secoli, la chiesetta dedicata alla Vergine Balbina fu oggetto di devozione e di cura da parte dei Pontefici — come Gregorio III che nel 731 la restaurò e l'abbellì, come Leone III, Gregorio IV e Benedetto III — e di Cardinali insigni, come Pietro Barbo che ne fu titolare prima di cingere la tiara col nome di Paolo II e che la rinnovò quasi totalmente, come Marco Barbo, come l'Arrigoni, titolare nel 1600, come il famoso Cybo, che poi divenne Innocenzo VIII, come il celebre Sadoleto, segretario di Papa Leone X Medici.

Paolo IV affidò la chiesa alla custodia del Capitolo Vaticano, che tutt'oggi la officia per la ricorrenza della Santa; Sisto IV accordò al priore dell'attiguo monastero il privilegio di leggere il Vangelo in greco nella Cappella Pa-

(*fot. D'Amico, Roma*)

L'ESTERNO DELLA CHIESA DOPO I RESTAURI.

(*fot. D'Amico, Roma*)
NICCHIA CON AFFRESCHI DEL XIII SECOLO SCOPERTI IN S. BALBINA.

pale nella messa di Pasqua. Infine un grande santo, Ignazio di Loyola, acquistata una vigna presso Santa Balbina, qui abitò coi novizi dei Gesuiti nella stagione estiva.

Poi l'abbandono, a guisa di enorme tela di ragno, si era man mano impadronito di questa aula di Cristo, sì da mutarla in un tetro stanzone fatiscente, più simile ad un fienile che ad un luogo di preghiere.

***

Il merito della resurrezione di questa piccola ma vetustissima e gloriosa casa del Signore va ascritto interamente ad un benemerito sacerdote: l'attuale cappellano della chiesa, don Castolo Ghezzi, studioso di storia e di archeologia.

Desolato per l'abbandono del tempio a dato alle sue cure e ben consapevole dell'a valore storico, artistico ed archeologico d monumento votato a sicura e rapida rovi don Ghezzi si accinse con fede incrollabile con ardore all'opera di salvazione della chiesa, cominciando ad offrire il suo den pel necessario restauro, quel denaro ch'e non ricco aveva messo insieme lentamente, c fatica e pazienza, copiando pergamene al Biblioteca Vaticana.

Un atto così bello e commovente non p teva lasciare indifferenti; ed ecco che il C pitolo di S. Pietro, l'attuale titolare del chiesa, Cardinal Verdier, il Ministero dell'Edu cazione, il Governatorato e l'illustre profes sor Muñoz avevano fatto eco alle appassiona te richieste di don Ghezzi; gli aiuti invocat erano finalmente giunti, e quello che per il giovane e colto sacerdote pareva un sogno ecco si tramutava in realtà.

Il prof. Muñoz — cui Roma deve diversi ripristini di basiliche, di templi e di monumenti insigni — dette mano senza indugio al restauro della cadente chiesetta, ed ora S. Balbina appare agli occhi di noi — non lontani dall'anno 2000 — così come all'incirca dovette apparire ai fedeli dell'epoca costantiniana.

***

Aperti i due fornici del portichetto antistante la chiesa (che erano stati murati), ripristinati gli ampi finestroni (che sulla facciata erano stati sostituiti da tre occhi circolari) e muniti — come un tempo — di transenne a simbolici disegni, restaurata la bella cortina di mattone rosso bruno, riattato il timpano ed il tetto: ecco risorta come a nuovo S. Balbina nello spiazzo non largo, ma libero anch'esso ormai di macerie e di una vegetazione disordinata ed invadente.

Ma dove l'opera di restauro del Muñoz appare più efficace è nell'interno.

La desolata spelonca si è mutata in una luminosa ed ariosa aula dove degnamente si onora Cristo, e un'atmosfera di religiosità, tutta soffusa di reminiscenza dei primordi della Chiesa, aleggia fra queste pareti.

La luminosità proveniente dagli alabastri dei finestroni, che si aprono maestosi al sommo delle pareti e nel vano dell'abside, ci riconduce alle origini pagane di questa sala: come poche altre chiese antichissime di Ro-

ma, anche questa rivela le caratteristiche della architettura dei gentili, amanti del libero gioco della luce e della festosità del sole nelle loro abitazioni e nei pubblici edifizi.

Altra nota che contribuisce a conferire un suggestivo carattere di... arcaismo, è la *schola cantorum* che il prof. Muñoz, utilizzando antichi plutei, ha ricomposta sull' antico perimetro nel mezzo della sala: candida di marmi, essa sembra attendere una lunga teoria di neofiti, preceduta dal *crucifer* e seguita dal *presbiter* avvolto nell'ampia cadente stola.

(*fot. D'Amico, Roma*)
PARTE ANTERIORE DELLA CHIESA DOPO I RESTAURI.

Riaperte le cappellette laterali — più propriamente absidiali — sono venuti alla luce affreschi del XIII secolo di evidente carattere pregiottesco: ecco, a sinistra, sopra un altare formato da un semplice cippo e dalla sacra mensa, appare sulla parete l'imagine della Vergine in trono col Bambino, fiancheggiata dai santi Pietro e Paolo; in alto, entro un'ampia aureola verde, il Cristo benedicente secondo il rito greco; ecco in un' altra absidiola raffigurata la crocefissione di S. Pietro; altrove una base di altare con residuo di pozzetto per le reliquie dei santi.

A destra, dal fondo di una cappelletta, balza il pregevolissimo altorilievo di Cristo crocifisso, fra la Vergine e S. Giovanni, già nell'antica Basilica di S. Pietro, dalla quale proviene anche lo stupendo cenotafio del Cardinale Stefano de' Surdi, opera di Giovanni dei Cosmati, semplice ed elegante nelle linee ed avvivato dalla discreta policromia caratteristica di questi grandi artisti del marmo. Il simulacro del Cardinale, che fu cappellano del famoso Bonifacio VIII (il Papa di Dante), è disteso rigidamente sul ricco sarcofago stemmato, il volto pensoso. Opera cosmatesca è anche la cattedra episcopale — che troneggia ieraticamente in fondo all'abside — tutta candore di marmo, tutta scintillìo di aurei mosaici e di fastose policromie.

Nel vano dell'abside campeggia l'altar maggiore, che sotto la sacra mensa custodisce una magnifica urna di alabastro fiorito ove riposano le reliquie di Balbina e di suo padre S. Quirino; in alto, nel catino, appare l'affresco del fiorentino Fontebuono, del 1600, raffigurante una tempestosa glorificazione di questi due santi, opera non spregevole, ma oltremodo dissonante con la semplicità primeva del tempio.

***

Usciti dalla chiesa, alla sinistra dell'elegante portichetto del XI secolo, si erge tetro e

(fot. D'Amico, Roma)

INTERNO DELLA CHIESA DOPO I RESTAURI.

pesante un edificio grigio: è il monastero di S. Balbina. Abitato anticamente da monaci greci, fortificato nel medioevo, adibito poi a rifugio di peccatrici penitenti tenuto dalle Suore Agostiniane, oggi è divenuto Ospizio per i vecchi.

Quel fantastico « baedeker » dell'Alto medioevo — specchio fedele di un'epoca in cui il ricordo della Roma pagana ancora affascinava favolosamente gli animi — quello strano libro che s'intitola « Mirabilia Urbis Romae » narra che proprio in questo sito, d'innanzi a questa chiesa, eravi un prodigioso candelabro di asbesto che ardeva dì e notte senza consumarsi mai; nè vento nè pioggia potevano domare la sua fiamma inestinguibile.

Prossimo al candelabro stava la statua di un arciere nell'atto di scoccare un dardo: « Se qualcuno mi tocca, colpirò » diceva una iscrizione ebraica a piè del tremendo simulacro.

Nonostante il divieto un uomo un giorno toccò la statua. L'arciere scoccò la freccia; il sacrilego cadde, ma immediatamente anche la fiamma del misterioso candelabro si spense, e per sempre.

In quell'epoca oscura, di metamorfosi e di transizione, mentre il paganesimo larvatamente, ma tenacemente, qua e là tentava le ultime resistenze al Cristo vittorioso, questa leggenda doveva forse alludere ad un sacrilegio tremendo contro qualche divinità superstite dell'antico Olimpo e forse all'ultima misteriosa vendetta di un dio che moriva.

VITTORIO ORAZI

CONSOCI

Rinviateci con cortese sollecitudine la Scheda di votazione annessa al fascicolo del la Rivista dello scorso maggio sugli oggetti recati all'"ordine del giorno dell'Assemblea,,.

È per voi un piccolo disturbo: per noi un grande favore e ve ne ringraziamo.

(*fot. Ernst Krause, Berlino*)

UNA COPPIA D'AQUILE NEL NIDO.

IL DOLCE NIDO

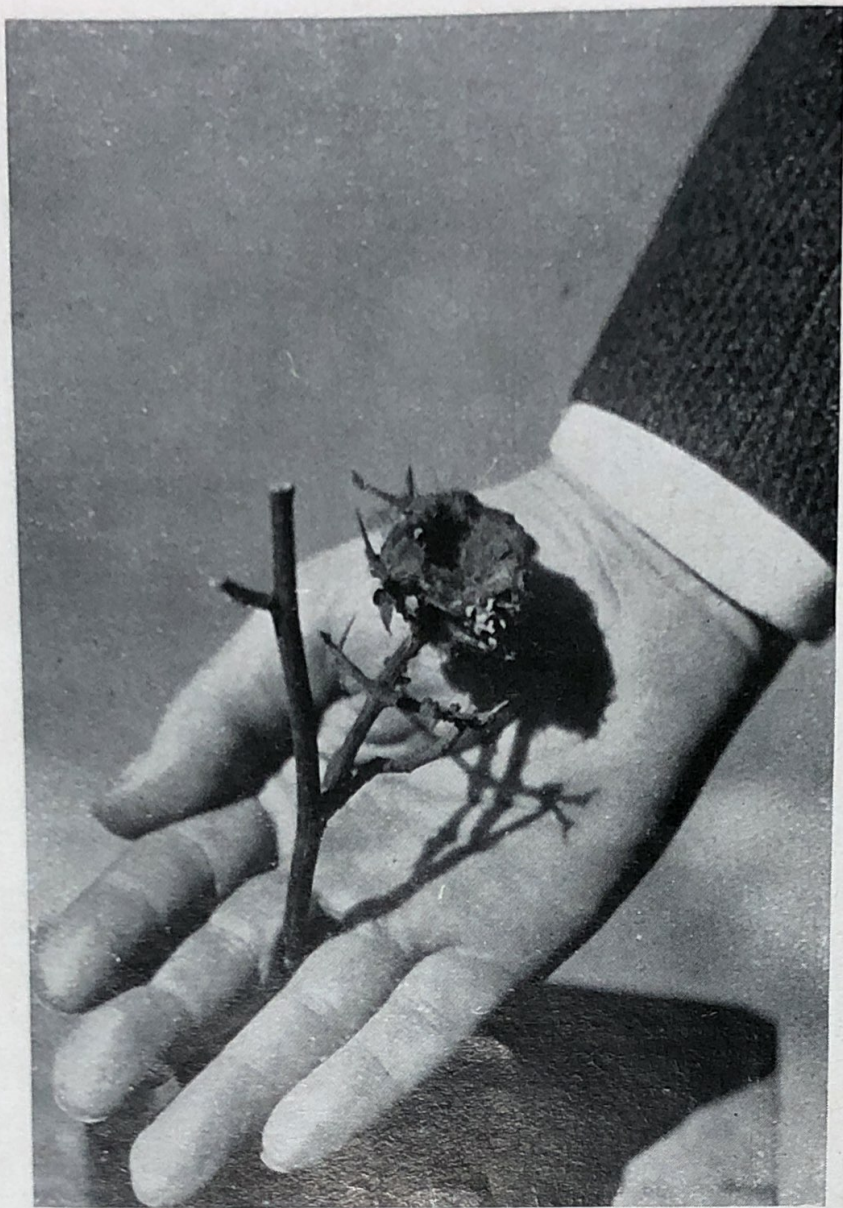
Noi ci siamo formati del nido un concetto assai più fantastico che realistico. La letteratura ha fatto di esso un argomento che si presta a molte fiorite allegorie; ma in realtà il dolce nido, anche per gli uccelli, è assai spesso tutt'altra cosa dell'intimo e raccolto sacrario degli affetti familiari che la tradizione romantica ci ha finora dipinto.

Le vicende della vita che nel nido si svolgono, sono ora liete ora tristi, spesso ammirevoli, ma talvolta detestabili e culminanti perfino nell'orrore dei più repugnanti delitti.

Non è vero che il nido sia l'idillico asilo di pace che amano dipingerci i poeti. Pensate alla cicogna che vi uccide la compagna infedele, al cuculo ladro, truffatore e assassino, che dopo aver tradito la buona fede dei genitori adottivi, ne stermina in esso la legittima prole, all'upupa che appena nata ne fa un campo di battaglia, alla gazza che ne fa un fortilizio cinto di reticolato spinoso.

Vero è invece che il nido si costruisce sempre sotto lieti auspici, in una melodiosa atmosfera d'amore e di canti, quando l'inverno è finito, il cielo è sereno e l'aria imbalsamata di effluvi floreali.

Un filo sull'altro, una piumolina contesta ad un crine e, con maestria e costanza mirabili, la coppia dominata dall'oscuro istinto che provvede alla perpetuazione della specie, si costruisce il suo rifugio con le accortezze e le provvidenze che meglio risponderanno alle necessità della prole futura. Talvolta è soltanto la femmina che provvede al complicato lavoro; il maschio le reca i materiali necessari oppure si limita a rallegrarla col suo canto, a volarle galantemente d'attorno; il che pare in realtà troppo poco, ma risponde forse a leggi o necessità di cui ci sfugge il significato.

Quante cose, del resto, sfuggono alla nostra comprensione in questa materia! Una

(*fot. Stefani, Milano*)

IL MINUSCOLO NIDO DI UN UCCELLO MOSCA.

coppia lavora per giorni e giorni alla costruzione del suo nido, poi, senza nessuna ragione apparente, lo pianta in tronco, oppure lo termina di tutto punto, ma non lo occupa e ne costruisce subito un altro vicino. Perchè?

Quanti fili, quanti viaggi di andata e ritorno occorrono per costruire un nido di piccole dimensioni? Poncy ha recentemente avuto la pazienza di fare questo calcolo per vari nidi di codibugnolo, uccello grosso come una noce, il quale, come è noto, costruisce in quindici giorni un nido internamente foderato di morbidi materiali, che è uno dei più belli e artistici che si conoscano. Ciascun d'essi era formato da una trama solidamente tessuta di ragnatele, di crini, di seta, di ciniglia e di bozzolo; l'interno invece era mirabilmente ovattato di piume d'ogni sorta, e precisamente: 325 piume di poiana, 64 di gufo, 1315 di tordo, 25 di cincia bigia, 1315 di cincia mora, 13 di allodola dei campi, 248 di zigolo giallo, 19 di verdone, 29 di fringuello, 124 di fanello, 186 di storno, di gazza, 636 di cornacchia, 50 starna, 30 di pollo, 1 di gallin d'acqua, 21 d'anitra selvatica, 3 di piccione, 1 di cardellino e 2 non classificabili. Un totale dunq di 3833 piume appartenenti a specie diverse, alle quali biso aggiungere 67 ciuffi di peli di pi coli mammiferi.

Questo del codibugnolo, com abbiam detto, è uno dei nidi pi belli e i materiali che lo costituisco no sono, per così dire, sceltissim ma in genere i materiali ai quali g uccelli ricorrono variano moltiss mo, non soltanto da una specie al l'altra, ma anche dall'una all'altr coppia di una stessa specie; perchè obbedendo alla legge del minimo sforzo, ciascun uccello cerca di va lersi il meglio che può dei materia li ch' esso trova a facile portata Così si sono visti nidi intessuti con finissimo fil di ferro, con ritagli di cuoio o con grandi quantità di carta da sigarette, quando nelle vicinanze esistevano stabilimenti metallurgici, calzaturifici o fabbriche di sigarette.

Assai diversa è altresì la cura e l'abilità di cui le varie specie danno prova nel costruirsi il loro ricovero. Dalle specie che ne costruiscono di ingegnosissimi e addirittura artistici si arriva, per una serie di successive gradazioni, sino a quelle che depongono le loro uova su quattro stecchi incrociati, o magari sul nudo terreno.

Nè si creda che gli uccelli nell'attendere a tali costruzioni obbediscano soltanto a un cieco istinto, chè tutto al contrario essi rivelano una certa facoltà di ragionamento tanto nella scelta della località quanto in quella dei materiali e perfino nei modi di costruzione, per cui vecchi nidi abbandonati vengono talvolta riattati, rinforzati e rimessi in condizioni di stabilità perfetta.

Anche a proposito dell'accortezza dimostrata nel celare il proprio nido esistono differenze grandissime. Il tarabuso sa celare così bene il suo, in località assolutamente impervie nel più folto del canneto, che la sua nidiata diventa pressochè introvabile, mentre la quaglia colloca la sua sul nudo terre-

no in mezzo al grano, dove al tempo del raccolto correrà il rischio d'essere calpestata o distrutta dalle falciatrici.

Sarebbero forse la quaglia, la starna, la pernice ed altre specie notoriamente scaltrissime che covano sul nudo terreno, meno intelligenti del tarabuso? Certamente no. Ma la scienza, allo stato attuale, non è riuscita ancora a darci una convincente spiegazione in proposito.

⁂

Vi sono uccelli che non costruiscono il nido o ne costruiscono uno rudimentale, uccelli che costruiscono nidi aperti e uccelli che costruiscono nidi coperti o in cavità di alberi e di rocce.

Un eminente ornitologo, il conte Arrigoni degli Oddi, scrive che « in generale gli uccelli nei quali la femmina è di colori opachi fanno nidi aperti, mentre gli altri che li presentano brillanti od opachi in ambedue i sessi come, per esempio, il martin pescatore e il rondone, fabbricano nidi coperti o in cavità. Ma talvolta anche le specie nelle quali la femmina è di tinte più cupe li fanno coperti ». Il che vuol dire, in fondo, che una classificazione in senso assoluto non è possibile nemmeno in questo modo.

(*fot. Stefani, Milano*)

IL NIDO DEL MARTIN PESCATORE NELLA CAVITÀ DELLA ROCCIA.

Per gli uccelli che non fanno il nido, madre natura pensa con benigni accorgimenti a proteggere le uova indifese. Le urie depongono il loro unico uovo proprio sull'orlo delle rocce a picco sul mare, sicchè dovrebbe bastare un colpo di vento a farvelo precipitare; ma la natura ha provvidenzialmente dato alle uova di questi uccelli una struttura piriforme con una base allargata che le rende assai stabili.

A dimostrare poi come codesti uccelli che sembrano sprovvisti di genio costruttivo siano tutt'altro che sprovvisti d'intelligenza, ecco alcuni di essi che depongono le loro uova sul nudo terreno, ma hanno l'accortezza di circondarle con un cerchio di sassi a guisa di minuscolo bastione, variamente edificato, per poterle più facilmente individuare nella uniforme estensione delle lande sterminate. E non parliamo poi di alcuni megapodi delle regioni australiane, i quali non costruiscono il nido, ma sono così scaltri da sottrarsi alla fatica dell'incubazione coprendo le loro uova sotto ammassi di detriti vegetali dove, per effetto della fermentazione di questi e dell'azione dei raggi solari, subiscono un vero e proprio processo d'incubazione artificiale.

Il succiacapre, l'allocco, l'occhione, la quaglia, la procellaria, sono fra questi uccelli che non si costruiscono alcun nido. Analogamente si comporta gran parte dei rapaci. Taluno di questi, come il gufo, depone le sue uova su una specie di piattaforma messa insieme con ossa avanzate dai pasti, stecchi, ciuffi di peli ed altro materiale d'occasione. La civetta preferisce invece le macerie, le vecchie soffitte e i camini abbandonati; il falco le cavità naturali delle rocce marine, quando, come il falco lodolaio, non pre-

(*fot. Stefani, Milano*)

UNA BELLA NIDIATA DI CORNACCHIA NERA.

(*fot. Stefani, Milano*)

IL PENDULO NIDO DEL RIGOGOLO.

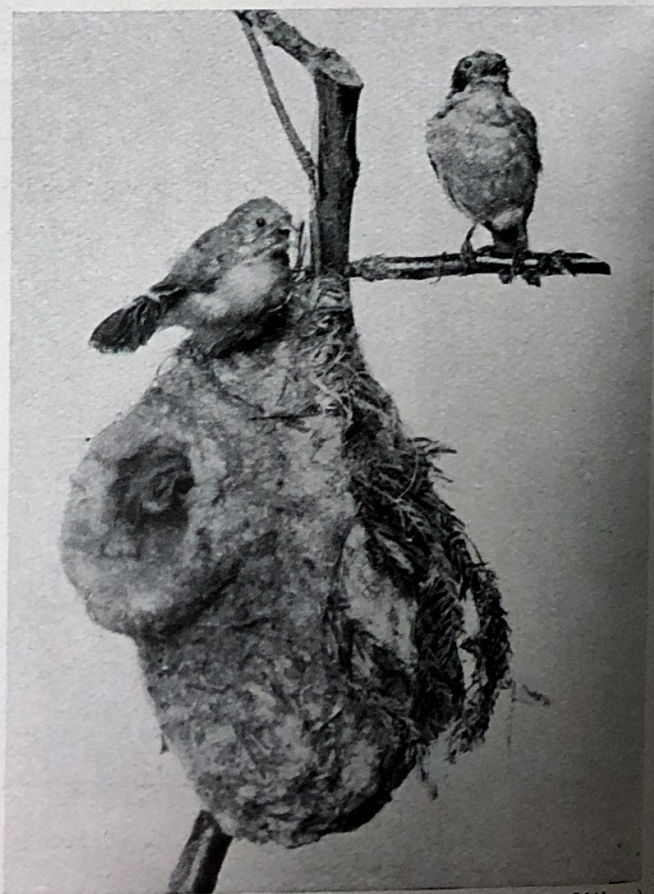
(*fot. E. Biagini, Firenze*)
UN NIDO SUBSFERICO DI PENDOLINO.

ferisca addirittura occupare di prepotenza il nido d'altri uccelli.

Il gabbiano, la beccaccia, il beccaccino, la coturnice, la gru, si limitano a scavare una piccola cavità nel terreno girando su se stessi e aiutandosi col petto e con le zampe. Ugualmente si comportano quasi tutti i fenicotteri i quali scavano il loro nido circolare nel fango, mentre il piviere, il fagiano, l'otarda vanno un po' più in là e si curano di ovattare la loro buca con qualche erba e qualche piuma. Vengono poi il topino e il martin pescatore il quale, se non trova una cavità rocciosa naturale, scava sotterra vicino alle rive, ma in località non invasa dalle acque, una vera e propria galleria che riveste con una specie di cemento ch'esso rigurgita dallo stomaco man mano che procede il lavoro. Il topino, invece, ovatta il fondo della sua galleria con un morbido tessuto di piume dove i piccoli nati staranno al calduccio. « Caldo come un topino » dice un vecchio detto popolare.

Un gradino più su, troviamo uccelli che si costruiscono un abbozzo di nido. Vorrebbero, ma non ci riescono e devono contentarsi di poco. Quattro stecchi in croce, una mannella di fieno, un mucchio d'ossicini. Siamo ancora all'infanzia dell'arte, rappresentata dai nidi dell'avvoltoio, del falco, del nibbio, del colombo. L'aquila fa già qualcosa di meglio; il suo nido di rami e di stecchi è già grossolanamente intrecciato, c'è anche una fodera d'erbe e di penne; perchè questo grosso rapace lo ama il suo nido, vi lavora intorno assiduamente e ogni anno vi ritorna cercando di migliorarlo.

Il corvo, che intreccia il suo rozzo nido di stecchi e di radici sugli alberi, nei cespugli, sulle vecchie torri, è un costruttore anche più abile; così pure la pettegola e la cornacchia nera le quali non soltanto cementano saldamente col fango le loro robuste costruzioni, ma le foderano anche all'interno con materiali più morbidi.

Agli uccelli che costruiscono i loro nidi con stecchi e radici intrecciati succedono, camminando verso il meglio, quelli che li costruiscono con un vero e proprio lavoro di tessitura e perfino di cucitura, valendosi di fili di erba, di materiali lanosi, di piume, di pappi, di crini, di peli, di borraccina arrivando talvolta ai materiali più strani ed impensati. Troviamo in questo campo nidi veramente

(*fot. Stefani, Milano*)
UN ALTRO NIDO CHIUSO DI PENDOLINO.

ammirevoli per ingegnosità di fattura ed artistica bellezza. Curioso poi il fatto che codesti geniali costruttori si trovano per lo più fra gli uccelli di media e di piccola taglia, fra quelli cioè che sembrerebbero da natura meno dotati di mezzi adatti alla bisogna.

Diciamo subito, a costo di una delusione, che fra codesti artisti non si trova l'usignolo. Il nido dell'usignolo, fatto di foglie e di sottili filamenti, è di una semplicità banale che rivela nel suo costruttore un talento edilizio enormemente al di sotto del suo talento canoro.

Molto più ingegnosi gli svassi, i quali da perfetti idraulici costruiscono il loro nido galleggiante nei paduli, nelle lagune, su di una piattaforma vegetale di meravigliosa compattezza; e, più abile ancora, la capinera cucitrice della Cocincina. Questo bizzarro volatile, servendosi del becco come di un ago, pratica sul margine di due grosse foglie una serie di buchi e poi le cucisce passandovi un filo tirato dal bozzolo di un grosso ragno. Come avviene la complicata cucitura? L'uccello si sospende a una delle due foglie, col suo filo, e si mette ad altalenare finchè non gli riesce di attaccarsi col becco alla foglia vicina. Tenendo afferrate ed unite poi una foglia in ciascuna delle due zampe, prende il filo, lo passa col becco in un buco e l'attorciglia dall'altra parte a guisa di nodo; questo lavoro, compiuto sino alla fine, fornisce all'intelligente animale il suo comodo nido a guisa di tasca che mirabilmente si confonde nel groviglio del fogliame sfuggendo alla vista dei nemici.

(*fot. Acme, Milano*)

BUCERO RINOCERONTE CHE IMBECCA LA FEMMINA MURATA NEL NIDO.

(*fot. V. Caprese, Milano*)

UN NIDO DI PICCHIO AMERICANO NEL TRONCO DI UN PINO.

Altri uccelli esotici che se non eguagliano per l'ingegnosità la capinera della Cocincina sono però nidificatori meravigliosi, non fosse altro per la loro estrema piccolezza, sono quelli appartenenti alla famiglia dei microramphi, più comunemente noti col nome di uccelli mosca. Questi pesi minimi dell'ornitologia, non più grossi di uno scarabeo, costruiscono nidi piuttosto semplici, tessuti di licheni sottilissimi, taluno dei quali raggiunge appena la grandezza di una moneta da una lira.

Fra gli uccelli nostrani la perfezione dell'arte, in fatto di nidi aperti, viene raggiunta dal fringuello, dal cardellino, dal rigogolo, dalla cannaiola.

I primi due costruiscono nidi mirabilmente contesti di sottilissimi fili, legati con tela di ragno e foderati di musco e di piume. Il rigogolo si costruisce una specie di amaca nel folto della foresta, in vetta agli alberi, attac-

(fot. Stefani, Milano)

UNA PETTEGOLA DAVANTI AL SUO NIDO.

Costruzioni mirabili, senza dubbio, ma ancora poca cosa in confronto a quelle dello *scopus umbretta*, una specie di cicogna bruna dell'Africa, la quale si costruisce un intero appartamento composto di tre camere comunicanti, cementate e foderate di erbe acquatiche; nell'ultima di queste sta la femmina a covare, nella camera di mezzo stanno i piccini quando sono nati e nella prima sta il maschio di guardia alla magione.

Insieme agli uccelli che costruiscono nidi coperti si possono mettere quelli che nidificano nella cavità degli alberi approfittando di caverne già esistenti oppure scavandone di nuove valendosi del loro becco aguzzo come di un minuscolo piccone. Tali il picchio muratore e i picchi in genere. Il primo non si contenta di un nido qualsiasi, ma lo riveste all'interno di finissime lamelle di corteccia di pino disposte in modo da imitare una pina; poi, con steli e pagliuzze, costruisce una vera e propria opera muraria per restringere e regolare la grandezza della porta di casa.

Lo scricciolo invece costruisce all'aperto il suo nido a forma di sfera impiegando una bella varietà di materiali e rivestendone la cavità con rappezzature di musco, peli e piumoline. Questa laboriosa costruzione esige inoltre una particolare maestria per essere saldata al tronco degli alberi, alle travi, agli avanzi di vecchi nidi in posizioni talvolta addirittura assurde che si direbbero scelte a bella posta per il diletto di esibirsi in un esercizio di bravura.

cata con ingegnose legature di fibre flessibili alle biforcazioni di rami orizzontali; mentre la cannaiola spiega una perizia da provetto costruttore fabbricandosi un nido profondo e stretto, a guisa di tasca, saldamente piantato sulle canne come su un sistema di palafitte.

Ma le costruzioni che destano maggior ammirazione sono quelle di alcune specie di insettivori i quali costruiscono nidi coperti, perfettamente riparati dalle intemperie che si presentano a guisa di palle, tasche, fiasche o cornamuse, con un'apertura che serve per l'entrata e l'uscita degli abitatori e talvolta con due fori, uno che serve da entrata, l'altro per l'uscita.

(*fot. Stefani, Milano*)

UN NIDO DI UPUPA.

Non molto diverso è il nido che il codibugnolo nasconde accuratamente nei cespugli o sugli alberi nel più folto della ramaglia; questo nido che — visto da lontano — ha la forma di una grossa spugna, è all'interno ancor meglio rifinito di quello dello scricciolo ed è certo — come abbiam detto — una delle più belle costruzioni ornitiche.

Mirabile del pari e fors'anche più è il nido a forma di fiasco che il pendolino appende con ardimentosa sicurezza all'estremità di uno o più rami inclinati sull' acqua, dondolante al più lieve soffiar del vento ad un' altezza magari di venti metri. « Vi lavorano ambedue i sessi per un periodo da due a quattro settimane — scrive il conte Arrigoni degli Oddi che seguì una di tali costruzioni — magari fino a quaranta giorni, e non hanno alcuna cura di nasconderlo. Fanno un tessuto a larghe maglie, con filamenti di scirpi, carici, canne e tife, entro le cui maglie stipano delle pallottole riunite col becco e fatte di pappi lanosi di varie sorte e fili soffici di ogni natura. Durante il lavoro, due aperture permettono agli artefici l'ingresso e l'uscita, poi ne chiudono una a lavoro compiuto. Talora si trovano nidi a due aperture anche quando sono completati; talora il foro d'ingresso anzichè immediatamente sulla superficie, è accompagnato da un canale e il nido allora assume l'aspetto di una cornamusa ».

Il bassettino, invece, esso pure costruttore valentissimo, pur imitando un poco l'ardimentoso pendolino, non sospende mai il suo nido, ma lo colloca tra fasci di canne non lontano da terra o dalla superficie delle acque; al contrario del fiorrancino che, sempre nella categoria dei costruttori abilissimi, mostrasi più incline a seguire gli ardimenti costruttivi di quel grande maestro di costruzioni ornitiche che è il simpaticissimo, minuscolo pendolino.

Costruttori bizzarri sono quelli che, come il balestruccio, fabbricano nidi glutinosi. Alcuni rondoni del genere « salangane » fabbricano il nido con un fluido denso, colloso, solidificantesi all'aria, ch'essi secernono dalle glandole collocate ai lati della lingua. Questi nidi, trasparenti come la colla di pesce, quan-

(*f. E. Biagini, Firenze*)

NIDO DI BECCAMOSCHINO.

do sono bianchi, cioè quando non sono misti a piumoline, sono ricercatissimi in Oriente, per la famosa zuppa di nidi, che si fa appunto con nidi di salangane cotti nel brodo di manzo o di pollo. Non contento di mangiare gli inquilini, l'uomo ne mangia addirittura anche la casa.

***

Il nido è finito e attende i nascituri. I quali saranno in numero di uno solo per la procellaria, il pinguino, l'avvoltoio; due per i piccioni, le tortore, gli uccelli mosca; cinque o sei per la stragrande maggioranza degli uccelli, fino a ventiquattro per le specie più prolifiche e assai più per certe forme domestiche.

Varia è altresì la forma e la grossezza dell'uovo che non è costantemente relativa a quella dell'animale che lo ha prodotto. Quanto alla forma, se la maggioranza segue forme ovoidali, non mancano uova sferiche come quelle del gufo, piriformi come quelle dell'uria e del piviere, biconiche negli svassi, allungate e quasi cilindriche negli aironi.

La grossezza, abbiam detto, non è sempre relativa alla grossezza dell'animale e questa è anche la ragione per cui le femmine di alcune specie che depongono uova di rilevanti dimensioni, sono assai più grosse del relativo maschio. Gli uccelli mosca depongono uova grosse come un pisello; ma tali dimensioni, in rapporto a quelle dell'animale, sono enormemente più grandi di quelle delle uova del cuculo, per esempio. Il cuculo e l'uria sono uccelli di grandezza press'a poco uguale, ma l'uovo dell'uria è grosso come quello dell'aquila e quindi dieci volte più grande di quello del cuculo. Così il beccaccino ed il merlo. La ragione di tanta disparità sta nel fatto che le uova di quegli uccelli che escono dal guscio in grado di subito abbandonare il nido, e quindi già assai sviluppati, sono proporzionalmente più grandi di quelle che danno vita a nidiacei ancora abbisognevoli di qualche settimana di sviluppo prima di vivere per proprio conto.

Le uova variano notevolmente anche di colorito, pur avendo tutte un fondo di tinta unita, l'intensità della quale viene da qualche ornitologo messa in rapporto con la vigoria dell'animale.

Una quantità di macchioline, di chiazze, di striature, di toppe grigiastre o porporine,

che si sovrappongono sul fondo unito del guscio, serve a distinguere le uova delle varie specie. Il colore però non è mai rigorosamente uguale e l'esempio più evidente si ha nell'uria la quale, come abbiamo detto, depone un uovo solo. È quasi impossibile trovare due uova di uria dello stesso colore: la tinta varia dal bianco al giallo paglierino, al verdastro, al fulvo più o meno fittamente macchiato.

Varia è la durata dell'incubazione: da un minimo di dieci giorni per la sterpazzola si sale a un massimo di sessanta per il fulmaro. Varia altresì la cura che ciascuna specie si prende dei suoi nati. I megapodi li abbandonano prima che nascano e l'aquila li difende con selvaggio furore; il fagiano li trascura e abbandona quasi subito e la starna li protegge a costo qualche volta della vita.

E la delicatezza, le precauzioni con le quali gli uccelli si muovono nel nido per non guastare le uova! La cincia arriva perfino a ricoprirle di fili d'erba, di foglie e di pappi lanosi per difenderle durante la sua assenza.

La pulizia è di regola osservata; ma non mancano le eccezioni, dovute forse piuttosto che a rozzezza, a un furbo istinto di difesa che si vale della sporcizia e delle maleodoranti fermentazioni di materiali organici per tener lontano i nemici dal nido. Così lo storno, la gazza marina e l'upupa, la quale ultima, non soltanto raccoglie nel nido gli escrementi propri, dei piccoli e gli avanzi dei cibi, i quali fermentando, emanano un fetore insopportabile, ma all'approssimarsi dei nemici al nido, tutta la famiglia schizza a distanza un liquido ammorbante, assai volatile, il cui tremendo fetore mette in fuga donnole e topi suoi nemici naturali. Ostilità, beninteso, che riguardano soltanto i nemici, gli intrusi e gli indiscreti, perchè fra i componenti della famiglia regna sempre la massima armonia.

Avete mai visto un airone davanti alla nidiata nell'atto di impippiare i suoi piccoli? Prima di procedere all'equa ripartizione nelle voraci gole spalancate, egli riflette un istante; si direbbe che si preoccupa di non commettere ingiustizie. Ma la sua preoccupazione è affatto inutile, perchè i piccoli stessi s'imbeccano vicendevolmente ripartendosi d'amore e d'accordo il cibo fra di loro.

Ma talvolta si abbatte d'improvviso sulla pace del nido una ventata di tragedia. Gli

(fot. Ernst Krause, Berlino)
UN NIDO DI CANNARECCIONE FRA LE CANNE PALUSTRI.

(fot. E. Biagini, Firenze)
NIDO COSTRUITO DA UNA PASSERA IN UN TUBO DI CAMINO SPORGENTE DALLA PARETE DI UNA CASA.

(*fot. E. Biagini, Firenze*)

NIDO DI GERMANO REALE.

occhi fosforescenti di una volpe, il muso aguzzo di un topo, la bifida lingua di un serpe, il rostro di un rapace, improvvisamente apparsi tra il fogliame, saettano l'insidia mortale.

Talvolta il dramma si nasconde e matura nell'ombra. Nell'assenza dei genitori, un cuculo depone nel nido un uovo suo, ne butta via uno di quelli che già vi si trovavano e se ne va. È un uovo quasi eguale a quello della covata: verdastro nel nido di gazza, bluastro in quello del codirosso, rossiccio in quello della cincia, perchè il malvagio insidiatore della famiglia altrui, ha la curiosa particolarità di deporre uova di colore vario somigliantissime a quelle della specie ch'egli predilige per far da balia ai suoi nati; e tali balie (così appunto vengono chiamate) sono in Europa circa una quarantina.

Al ritorno dei legittimi proprietari può darsi che l'uovo deposto dal cuculo venga riconosciuto e quindi buttato fuori dal nido o cacciato in fondo allo stesso e ricoperto di foglie sicchè non si schiuderà; ma il più delle volte l'ignobile inganno arriva sino in fondo e nella covata si troverà alla fine un prepotente individuo, affatto dissimile dai suoi fratelli, il quale spiegherà subito la sua indole malvagia.

Durante l'assenza dei genitori adottivi, il piccolo delinquente, ancora con gli occhi chiusi, si appiattisce sul fondo del nido, scivola col suo largo dorso sotto un uovo non ancora schiuso o sotto un fratellino della cova, e sollevandolo sulle spalle, arriva sino all'orlo; qui giunto, con un brusco movimento, lancia nel vuoto il disgraziato. Subito dopo la manovra ricomincia, finchè il minuscolo usurpatore non sia rimasto solo, a reclamare prepotentemente dai genitori adottivi sempre nuovo cibo; perchè la sua crescita è rapidissima e, dopo una ventina di giorni, il perfido usurpatore, diventato più grosso delle sue balie, prende il volo e non ritorna più.

GINO GIULINI.

A partire dal 1° giugno ha avuto inizio la spedizione gratuita ai Soci in regola col pagamento della quota del 1933, dei primi tre fogli della nuovissima

CARTA D'ITALIA AL 500.000

di incisione e disegno originale e tirata in 10 colori.

Quei Soci che non hanno ancora versato la quota del corrente anno si affrettino a provvedere. E i buoni amici del Sodalizio si valgano di questo magnifico strumento di propaganda per procurarci nuovi Soci.

La Carta d'Italia al 500.000 del T. C. I. deve entrare in tutte le famiglie d'Italia, e bisogna associarsi fin dal corrente anno se si vuole avere la certezza di possedere la collezione completa!

ARGO - LA PANAGIÀ (CONVENTO) E LARISSA VISTE DAL BASSO.

ARGO VENEZIANA

Troppo glorioso nome aveva conservato attraverso ai secoli la mitica capitale dell' Argolide, troppo comodo rifugio alle navi da guerra ed alle galere mercantili offriva il bel golfo del mare Mirtoo, perchè Venezia fin dagli albori della sua storia marinaresca non avesse subìta l'attrattiva di quella promettente regione che dall'approdo di Nauplia si spingeva attraverso alla pianura sino alla città di Argo.

Il trattato stipulato nel 1199 tra l'imperatore di Costantinopoli Alessio III e la Repubblica di San Marco, nel garantire ai Veneziani ampî privilegi ad Argo ed a Napoli di Romania (chè così la classica Nauplia, l'Anapli dei bizantini, era stata ribattezzata dai nostri mercadanti), riconosceva in certo qual modo quelle aspirazioni e gettava le prime basi alle prossime conquiste venete.

Pochi anni dopo, le avventurose vicende della quarta Crociata occasionavano il primo dominio franco in Morea. Napoli ed Argo, dopo essere state del governatore bizantino Leone Syuro, caddero in potere di Goffredo di Villehardouin, che nel 1212 ne infeudava Ottone de la Roche, *megaskyr* di Atene. Ed in mano dei suoi discendenti e successori, i Brienne e gli Enghien, le due città dell'Argolide rimasero poi per quasi due secoli, anche allora quando il ducato di Atene era già stato invaso dai Catalani. Ma l'ultima ereditiera di quel possesso, Maria di Enghien, andata sposa al patrizio veneto Pietro Cornèr Piscopìa, vendeva nel 1388 il suo feudo alla Serenissima; la quale, ben lieta di gettare un nuovo ponte in quella linea navale continua che da Venezia, attraverso Corfù e Corone, Modone e Cerigo, era predisposta a raggiungere Creta da un lato e Negroponte dall'altro, accolse con vivo compiacimento la propizia occasione.

L'opposizione tenace dei novelli duchi di Atene di casa Acciaiuoli e di Teodoro Paleologo, despota di quella parte della Morea che era tornata in potere dei Bizantini, ritardò fino al 1394 alla Repubblica il possesso

IL CASTELLO MEDIOEVALE SULL'ACROPOLI, VISTO DALLA CITTÀ.

incontrastato di Argo. Ma ben più minacciosi che non i morituri dinasti Franchi e che gli ultimi discendenti della corte Costantinopolitana, si affacciavano alla storia del mondo le impazienti orde dei Turchi. Nel 1397 Jacùd pascià, dopo aver incendiato il castello argivo, menava con sè prigioniere parecchie migliaia di abitanti destinati alla schiavitù.

Che se allora quel colpo di mano non ebbe più durature conseguenze, ben diversamente andarono le cose una sessantina d'anni più tardi, quando il Turco, dopo aver annientato l'Impero bizantino, volgeva l'audace cupidigia delle sue armi contro quanti altri cristiani si trovasse d'attorno.

Argo cadde in sue mani l'8 maggio 1463 per tradimento di un prete greco. E se pure Bertoldo d'Este, capitano generale della Serenissima, potè riconquistare l'abitato, non gli venne fatto di espugnare l'ardua rocca sul monte. Ripresa ancor una volta dal nemico, Argo fu rasa al suolo e gli abitanti mandati esuli a Costantinopoli, per venir ricoverati nel convento della Perìbleptos.

D'allora in poi il castello di Argo servì di posto di vedetta al nemico, per sorvegliare di là il porto di Napoli e per prepararvi le insidiose spedizioni di sorpresa con cui molestare i possessi veneti: chè, in compenso della perduta città, il dominio di San Marco si era andato estendendo alle attigue terre della Morea orientale, del promontorio argolico ceduto in feudo agli Alberti e ad un ramo cadetto dei Paleologi, ininterrottamente sino all'isola di Egina da mattina ed alle coste della Zacconia a mezzodì. Poi — nel 1540 — tutto andò ancora una volta perduto.

Alla riconquista veneta della Morea per opera di Francesco Morosini il Peloponnesiaco, nel periodo dal 1686 al 1715, Napoli, cresciuta di ampiezza e d'importanza, potè diventare la capitale del nuovo regno; ma Argo, che mai più si era risollevata dalla batosta del 1463, aveva perduta ormai ogni importanza strategica.

***

Argo è oggigiorno una grossa borgata di aspetto totalmente moderno; uno dei soliti villaggi greci che il capriccio del destino ha voluto ricostruire nelle forme più plateali poco lungi dal posto dove era sorta la classica città, maestra di ogni arte.

Verso terra è protetta dalla brulla monta-

UN TORRIONCINO DEL CASTELLO MEDIOEVALE.

gna, — alta quasi trecento metri — segnata a mezza costa dal candido convento della Panagià Katakekrymmeni e coronata sulla vetta dai ruderi dell'acropoli di Làrissa.

La complessa e poderosa fortezza medioevale sorse in buona parte sui ruderi poligonali della cinta ellenica, completati, sopraelevati e muniti di nuove torricelle e bastioncini agli angoli.

Consta di un recinto interno, di una cerchia bassa, allacciata alla precedente, e di qualche corpo separato.

Le mura vi son costruite con piccoli sassi irregolari, frammisti a molti pezzi di cotto. Caratteristica è la forma dei merli, rettangolari, con coronamento a due pioventi e pinnacolo nel centro: i fori per i ripari di legno fra merlo e merlo sono triangolari.

Nessuna epigrafe, nessuna data, nessuno stemma. Ma la muratura ricetta parecchi frammenti di età bizantina o barbarica, con croci, bassorilievi di aquile in atto di ghermire un quadrupede, altri animali, pezzi di colonna, ed anche palle da bombarda. Numerosi soprattutto nella parte verso sud-est e nel torrioncino di nord-ovest. Dovuti, i più antichi e peculiari, a provenienza eterogenea, furono inseriti in quella cinta al momento della fabbrica, ed accompagnati non di rado da una incorniciatura di cotto.

Rimaneggiamenti di epoca più recente si notano colà ove le muraglie, soprattutto dei torrioncini, furono rabberciate e stuccate con nuova calce. Ma speciale caratteristica dei restauri seriori è la sostituzione dei merloni per artiglierie ai vecchi merli medioevali, quale si osserva soprattutto in quel torrioncino all'angolo di sud-ovest del recinto inferiore.

L'interessante problema della spettanza cronologica di quelle mura, che tante volte si affaccia a chi prende in esame i vecchi fortilizi del mondo greco, si presenta qui più arduo che mai. La rocca medioevale si deve ascrivere all'età bizantina, prima del secolo XII? o all'epoca franca del due e trecento? oppure al più recente dominio veneziano? Quei rimaneggiamenti che accusano la preoccupazione di ammodernare il castello di fronte all'uso delle artiglierie, conviene aggiudi-

IL CUMULO DI MACERIE DAVANTI ALLE MURA DEL CASTELLO MEDIOEVALE.

carli al periodo turco dal XV al XVII secolo ovvero alla rivincita veneta col Morosini?

Le mura, come s'è visto, sono mute al riguardo; e quello che dalla tecnica costruttiva si può dedurre è troppo vago.

Ma poichè la muratura medioevale si appoggia direttamente sui ruderi ellenici e non è probabile che prima della conquista franca la cittadella si trovasse indifesa, si sarebbe tentati di attribuire già all'epoca bizantina l'intero castello.

Parimenti, poichè sarebbe strano che vi fosse giunta sino alla fine del Seicento prima di adattare la fortezza alle esigenze dell'arte militare moderna, è ragionevole ammettere che i più notevoli dei restauri seriori siano opera turca.

Fra gli uni e gli altri non rimane alcun posto per Venezia. E, d'altra parte, se quelle mura fossero state costruite o largamente riformate ad opera della Serenissima, ben difficilmente essa avrebbe rinunciato a collocarvi ad onore il leone dell'Evangelista o gli stemmi dei suoi magistrati.

Rassegniamoci quindi a confessare che, malgrado un secolo di dominio veneto — dal 1394 al 1463 e dal 1686 al 1715 — Argo non conserva oggigiorno alcun ricordo monumentale della passata sua spettanza alla Serenissima.

Non per questo mancheremo di addolorarci che quelle fortificazioni medioevali siano state di recente ridotte e continuino oggigiorno a perdurare in condizioni di minor decoro per il loro aspetto e di evidente pericolo per la loro stabilità.

La missione olandese, cui dobbiamo la meritoria esplorazione archeologica dell'acropoli, ha condotto gli scavi a tale profondità, da compromettere e minare la solidità delle mura del castello; ed al tempo stesso ha accumulato tutto il materiale di scarico proveniente da quelle ricerche, ai piedi delle mura per di fuori, in modo non solo da occultare la parte inferiore delle cortine, ma da svisare coi detriti stessi le caratteristiche della rocca e da deturparne la visuale.

Noi siamo certi che il prof. Vollgraff, che

IL CASTELLO MEDIOEVALE:
IN ALTO, ALTRO SCARICO DI MATERIALI; IN BASSO, IL TORRIONCINO COL CORONAMENTO A MERLONI.

nutre tanto amore per l'archeologia e per l'arte classica, non vorrà disconoscere i diritti anche della storia medioevale, e che — ad esplorazione compiuta — studierà il modo di restituire in sicurezza e di rimettere in pristino anche gli avanzi delle più recenti civiltà. Soltanto non vorremmo che quei provvedimenti arrivassero troppo tardi.

***

Lungi dalla volgare banalità della città odierna, lungi dallo strazio della fortezza antica, chi voglia provare la sensazione di Argo veneziana, deve salire sulle aspre pendici della fortezza di Palamida, a tergo di Napoli di Romania.

Di là l'acropoli di Làrissa, velata dalla nebbia, gli appare circonfusa da un nembo, entro cui sembrano addensarsi le procellose vicende di secoli e secoli di storia. Pochi ruderi sparsi per la pianura circostante segnano le località famose al mondo di Tirinto e di Micene. D'attorno a lui sulla vetta del Palamida è il formidabile intrico dei bastioni e delle cortine che Venezia seppe suscitare quasi per miracolo, quando Nicolò Sagredo, sul principio del secolo XVIII, volle protetta la capitale del regno da un novello baluardo, che tutti considerarono inespugnabile, ma che il tradimento dell'ingegnere francese consegnò in mano al nemico della Cristianità.

Di lassù, al cospetto di tanti millenni di gloria, Venezia si proclama erede meritoria della civiltà egea e della sapienza ellenica; e giustificato appieno figura il titolo di Peloponnesiaco aggiudicato al Morosini e la qualifica di « regno » attribuita alla riconquistata Morea.

Ma che il visitatore — per carità! — non rivolga lo sguardo alla città di Napoli, che sotto ai suoi piedi occupa colle sue fortificazioni e coi suoi abitati tutto il promontorio sospinto entro il mare. Anche là gli potrà accadere di scorgere una lugubre opera di distruzione, sistematicamente intesa allo sman-

MURA DELL'ACROPOLI ELLENICA E DEL CASTELLO MEDIOEVALE.

tellamento dei veneti baluardi ed al travolgimento fra le rovine del leone di S. Marco. Ed ancora una volta di fronte alla pretensiosa volgarità delle nuove fabbriche sostituite a quei capolavori di arte militare, si chiederà dubitoso la recondita ragione di tanto accanimento.

Ma, se fra le tante cause e pretesti, una gliene abbia a sfuggire, non gli rincresca ridiscendere a Napoli di Romania e si provi ad interrogare le pagine dell'albo dei frequentatori di quell'albergo, per verificare quanti italiani, arrivando laggiù, mostrano di interessarsi fattivamente alle memorie della loro storia ed ai monumenti del loro passato. Vi troverà a profusione le firme di forestieri di ogni parte del mondo, ma nessun nome italiano. No, no: guardi meglio: ecco finalmente, se Dio vuole, anche un viaggiatore italiano. E che cosa sta scritto nella colonna della professione? « Commendatore ».

GIUSEPPE GEROLA.

IL CARBURANTE SOLIDO

Sono stati recentemente pubblicati gli « Atti del 2° Congresso Internazionale del Carbonio Carburante », organizzato dal nostro Sodalizio. Tale pubblicazione, accolta col più vivo favore negli ambienti governativi e in quelli degli studiosi, costituisce la messa al punto più recente, completa e documentata sullo stato attuale del problema dei carburanti sussidiari.

Abbiamo pertanto ritenuto opportuno incaricare il nostro valoroso collaboratore, ing. De Capitani, segretario generale del Congresso, e che da anni si occupa con passione e competenza dell'argomento, di dare ai nostri lettori una chiara idea delle realizzazioni finora ottenute nel campo dei carburanti solidi.

Assistiamo oggi, nel nostro Paese, ad un rinnovato fervore di iniziative nei riguardi della autotrazione a gassogeno: riteniamo quindi che possa presentare qualche interesse per i nostri lettori il conoscere a qual punto si sia giunti nella risoluzione dell'importante problema e quali siano in pratica le reali possibilità di applicazione dei carburanti solidi.

Senza ripetere descrizioni e particolari tecnici, che abbiamo replicatamente ed a fondo fornito su questa e sulle altre Riviste del Touring dal 1928 in poi, daremo una rapida scorsa a quanto si è fatto finora in proposito, in Italia ed all'estero.

Il gassogeno e la motonautica.

Come già si ebbe a suo tempo occasione di osservare, le imbarcazioni di piccolo tonnellaggio destinate ai trasporti fluviali, lacuali o costieri costituiscono il campo più adatto alla applicazione dei gassogeni. Qui infatti, a differenza dagli autoveicoli terrestri, il peso e l'ingombro degli impianti hanno una importanza molto minore, e si possono così studiare ed attuare in pieno tutte quelle sistemazioni complete e razionali che consentono di garantire un funzionamento regolare, economico e continuativo.

Un riuscitissimo esempio del genere ci è fornito dal battello a gassogeno della Società Esercizi Automobilistici ing. F. Ribi e C. di Gorizia (filiale di Grado), il quale è adibito ad un regolare servizio di trasporto di merci e di passeggeri fra Grado e Belvedere, Grado ed Aquileia, e così via.

Esso costituisce, dopo le esperienze del Garuffa, la prima applicazione italiana del genere, in quanto rimonta al 1924. Nelle figure da 1 a 3 è illustrato il battello in questione e sono riportati i principali dati tecnici relativi.

Fuori d'Italia si possono ricordare, in quest'ordine d'idee, delle riuscite applicazioni inglesi di gassogeni ad antracite a dei motoscafi da crociera ad es. il tipo « Pioneer » della Casa Crossley, che risale al 1910), e di gassogeni a carboni minerali (tipi van Hemelryck e analoghi) od a carbone di legna, a delle imbarcazioni per trasporti fluviali o lacuali, in Francia e nel Belgio, dal 1922 in

FIG. 1 - UN VAPORETTO LAGUNARE ITALIANO, CHE DAL 1924 FUNZIONA A GASSOGENO. È di proprietà della Società di autotrasporti ing. F. Ribi e C. di Gorizia (filiale di Grado) ed è adibito al trasporto di passeggeri e di merci nella laguna gradense. Ha una stazza lorda di circa 20 tonn. ed una capacità di oltre 100 passeggeri; misura m. 16 di lunghezza, 4 di larghezza e pesca m. 0,60 a carico normale. È azionato da due motori a scoppio ad elevato rapporto di compressione (6), originariamente costruiti per il funzionamento a benzolo, e ciascuno dei quali comanda, indipendentemente dall'altro, una delle due eliche del battello. I motori sono alimentati da due gassogeni a carbone di legna e sviluppano con tale carburazione circa 30 cavalli-asse effettivi ciascuno, con un consumo di circa 350 grammi di carbone per cavallo-ora effettivo.

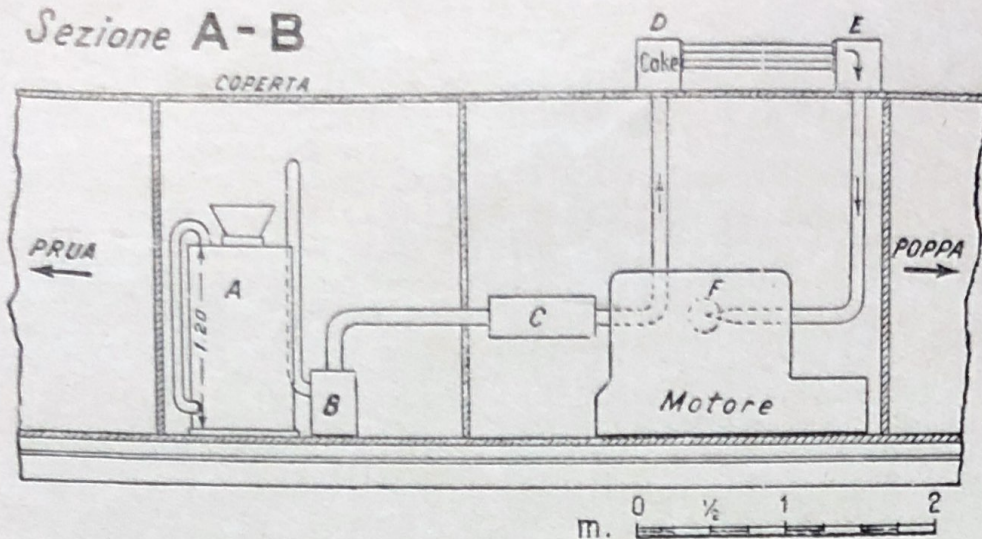



FIG. 2 - SCHEMA D'IMPIANTO DEI GASSOGENI A CARBONE DI LEGNA SUL BATTELLO SUDDETTO (SEZIONE SULLA MEZZARIA DELLO SCAFO).
Il gas prodotto dal generatore *A* si refrigera e si depura attraverso il filtro ad acqua *B*, i tubi a raffreddamento d'acqua *C*, il filtro a coke *D* ed il filtro *E* (contenente trucioli di legno), e giunge finalmente al motore in *F*.

poi. Notevole l'adattamento, fatto dalla Casa Malbay, di un gassogeno a carbone di legna ad uno «yacht» da crociera, il «Remi».

Un interesse tutto speciale presenta il carburante solido nei riguardi delle applicazioni coloniali, per le quali il costo proibitivo dei carburanti liquidi importati e le difficoltà dei rifornimenti rendono più che mai consigliabile e conveniente l'impiego dei prodotti della vegetazione locale.

Particolare importanza presentano, a questo proposito, quelle imbarcazioni di minima pescagione — gli idroscivolanti — azionate da eliche aeree, che sono atte a garantire un trasporto rapido e sicuro di persone e di cose lungo i fiumi coloniali, i cui fondali, spesso insufficienti ai bisogni della normale navigazione, sono, ad ogni modo, quasi sempre mal noti.

Anche qui il gassogeno ha trovato un utile impiego, e la figura 4 rappresenta appunto un idroscivolante Farman a gassogeno, costruito nel 1928, e destinato alla navigazione interna coloniale.

Tenendo infine presente che in questi ultimi anni furono muniti di gassogeno dei grossi barconi per trasporto merci usati sui laghi tedeschi ed austriaci possiamo concludere che nel campo nautico sono vastissime ed ormai del tutto esplorate le possibilità di applicazione del «gas della foresta».

Il carburante solido e l'agricoltura.

In Italia le prime applicazioni agricole del gassogeno datano dal 1929, e furono effettuate in occasione dei «Concorsi Internazionali della Combustione», organizzati dalla Associazione Nazionale per il Controllo della Combustione, dal Comitato Nazionale Forestale e dal Touring Club Italiano.

Furono allora muniti di gassogeno e sottoposti ad esperienze pratiche di traino ed aratura, severamente controllate, alcuni trattori agricoli ed industriali (Pavesi P 4 M, Fordson).

Nel 1932 ebbero luogo a Grottarossa, per iniziativa del prof. Ferraguti, delle riuscitissime esperienze di aratura a trazione funico-

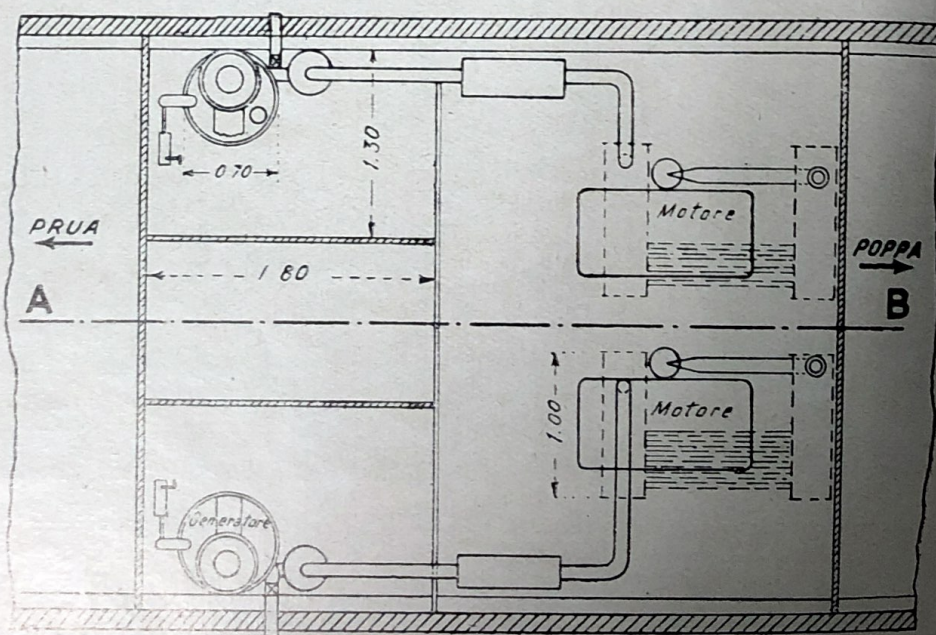



FIG. 3 - PIANTA DELLA INSTALLAZIONE DEI GASSOGENI A BORDO DEL BATTELLO.
Come si vede, ciascun motore è alimentato dal rispettivo gassogeno, ed è quindi indipendente dall'altro.

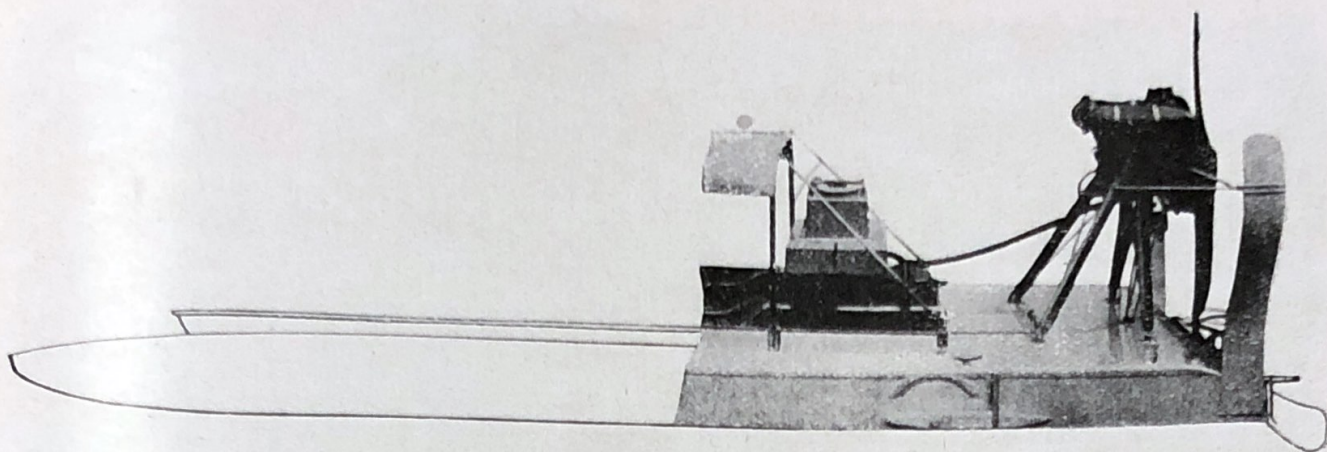



FIG. 4 - UN IDROSCIVOLANTE A GASSOGENO, PER TRASPORTI COLONIALI.
La figura rappresenta il tipo coloniale francese Farman costruito nel 1928. Lungo m. 8,50 e largo 1,50, esso pesava kg. 650 ed aveva una portata utile di 1 tonnellata. Era mosso da un motore Anzani da 35 cavalli, alimentato da un gassogeno C. G. B. a carbone di legna; la velocità media oraria variava da 20 a 30 km., a seconda del carico trasportato.

lare, impiegando come forza motrice quella fornita da un motore a scoppio alimentato da gassogeno a carbone di legna. Pure nello stesso anno si ebbero delle ben studiate applicazioni del gassogeno a delle trattrici agricole a cingoli (fig. 5) ed a dei grossi trattori agricolo-industriali Fiat-Pavesi, della potenza di traino di 12 tonnellate.

Tanto in Italia, quanto all'estero furono poi costruiti ed esperimentati con risultati assai soddisfacenti dei gruppi motori od elettrogeni alimentati da gassogeni a legna od a carbone di legna ed utilizzati per la produzione di forza motrice o di energia elettrica per usi agricoli o di piccole industrie montane (motopompe per irrigazione o per bonifica, macchine per l'abbattimento e per la lavorazione dei legnami, motori di teleferiche o di Décauvilles, ecc.).

L'autotrazione pesante a gassogeno.

In questo campo, come in quello motonautico ed in quello agrario, il gassogeno presenta il massimo di convenienza economica e le maggiori possibilità di applicazione dal punto di vista tecnico.

Si può anzi dire che esso abbia ormai raggiunto pressochè l'estremo limite dei perfezionamenti e come un miglioramento nei rendimenti si possa ottenere soltanto colla adozione della sola soluzione razionale dal punto di vista tecnico: l'impiego cioè di motori espressamente costruiti per la carburazione a gassogeno. Verso tale soluzione si vanno orientando le Autorità competenti, ed è recentissima la

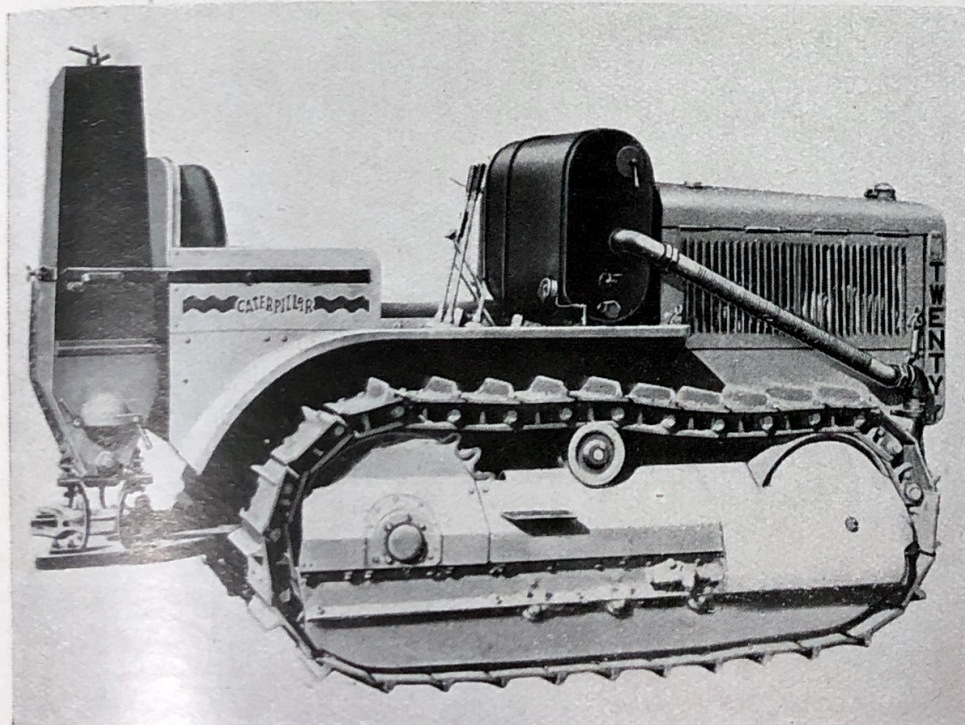



FIG. 5 - L'APPLICAZIONE DEL GASSOGENO AD UNA TRATTRICE AGRICOLA DEL TIPO A CINGOLI.
La figura rappresenta una trattrice munita di gassogeno « Dux ». Già nel 1929 si era applicato tale gassogeno, con risultati soddisfacenti, a dei trattori agricoli ed industriali (Pavesi P 4 M, Fordson); recentemente fu applicato il gassogeno « Nostrum » al trattore Fiat-Pavesi, pure con ottimi risultati.

FIG. 6 - DUE VETTURE DA TURISMO, A GASSOGENO, PARTECIPANTI AL 3° « RALLYE » FRANCO-BELGA DEI CARBURANTI NAZIONALI, EFFETTUATOSI NEL LUGLIO DEL 1928.

A sinistra si vede la Peugeot 18 HP, a destra la lussuosa guida interna Renault 40 HP. I gassogeni ed i depuratori, notevoli anche per l'estetica e la finitezza della presentazione, erano situati simmetricamente, sui marciapiedi delle vetture. Come combustibile venivano impiegati, o gli agglomerati granulari a base di torba (« Granol »), oppure quelli ottenuti dalla miscela di carboni vegetali e minerali di diversa natura («Synthocarbone»).

realizzazione di automezzi di questo tipo (Fiat 632 G. e analoghi), dotati di forte autonomia di marcia (150 km.), di notevole portata utile (4 tonnellate) e di un consumo chimetrico ridotto (kg. 0,500 di carbone di legna).

In occasione del Concorso fra autoveicoli

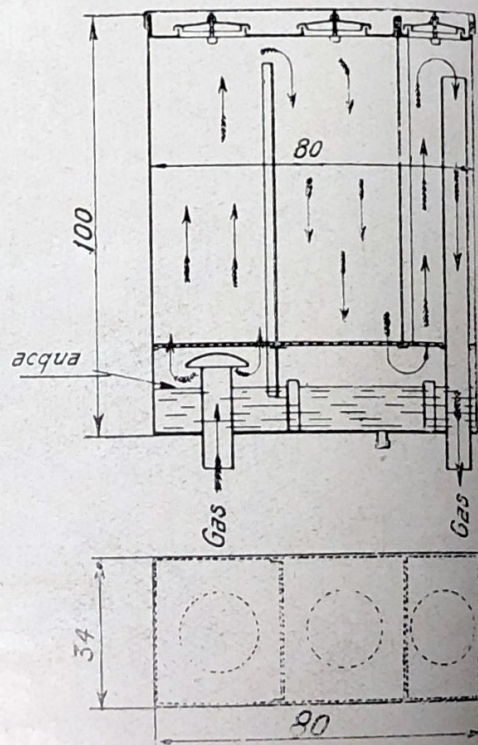
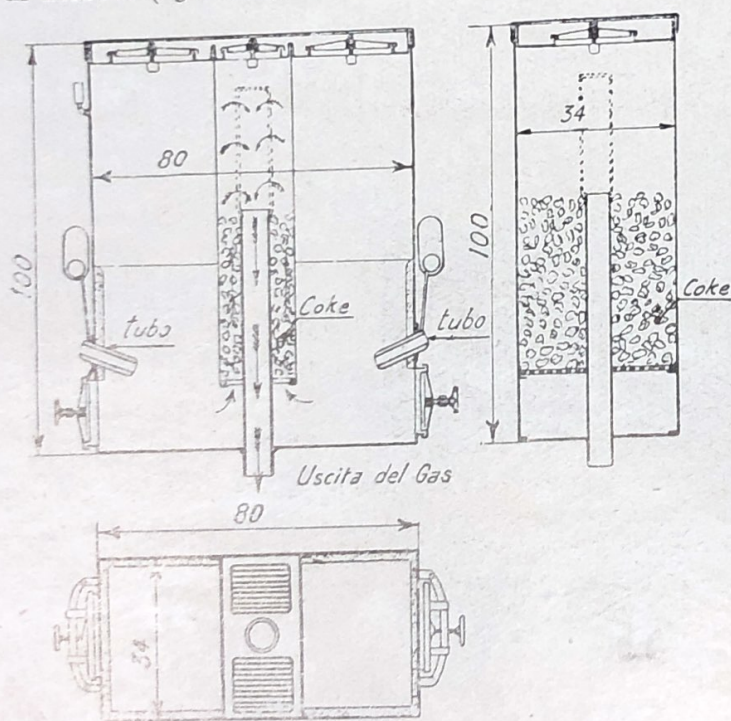



FIG. 7 - SEZIONE E PIANTA DEL GASSOGENO GOHIN APPLICATO ALLE VETTURE SUDDETTE.

A sinistra il gassogeno, a destra il depuratore. Come si vede, essi erano perfettamente uguali e presentavano un ingombro minimo, sia per le loro ridotte dimensioni (cm. 80×100×34), sia per la loro forma, sia infine per la loro opportuna ubicazione a bordo della vettura.

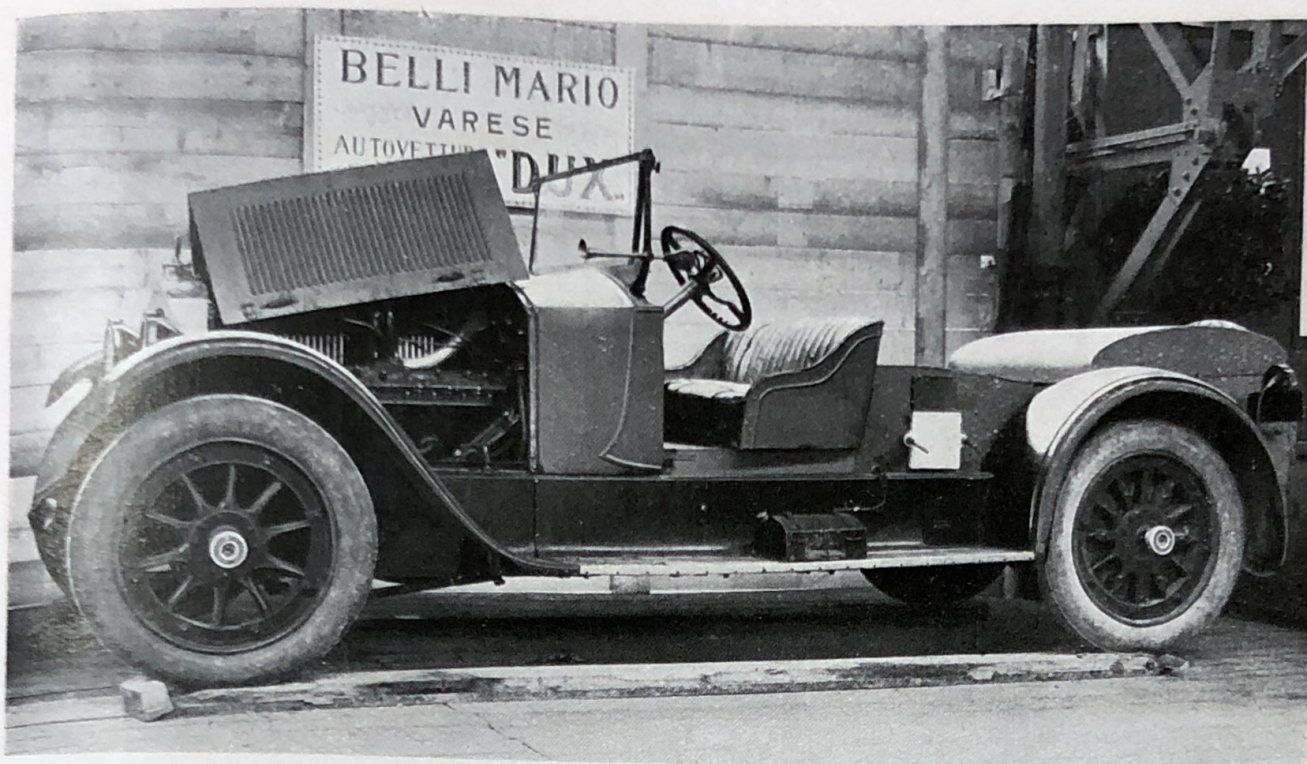



FIG. 8 - LA PRIMA APPLICAZIONE ITALIANA DEL GASSOGENO AD UNA VETTURA DA TURISMO (ANNO 1929).
La figura rappresenta la vettura a gassogeno del Capitano Mario Belli di Varese, la quale fu esposta alla X Fiera Campionaria di Milano, nel padiglione dell'Aeronautica, prima di prender parte al Concorso Internazionale svoltosi, nel maggio del 1929, sul percorso Milano-Torino-Genova-Milano. Al Concorso suddetto parteciparono altri numerosi autoveicoli (autocarri ed autobus) alimentati da gassogeni a legna ed a carbone di legna.

a carburanti nazionali, indetto nel 1928 dalla Associazione Nazionale per il Controllo della Combustione, e dei già citati Concorsi internazionali del 1929, erano già stati fatti dei

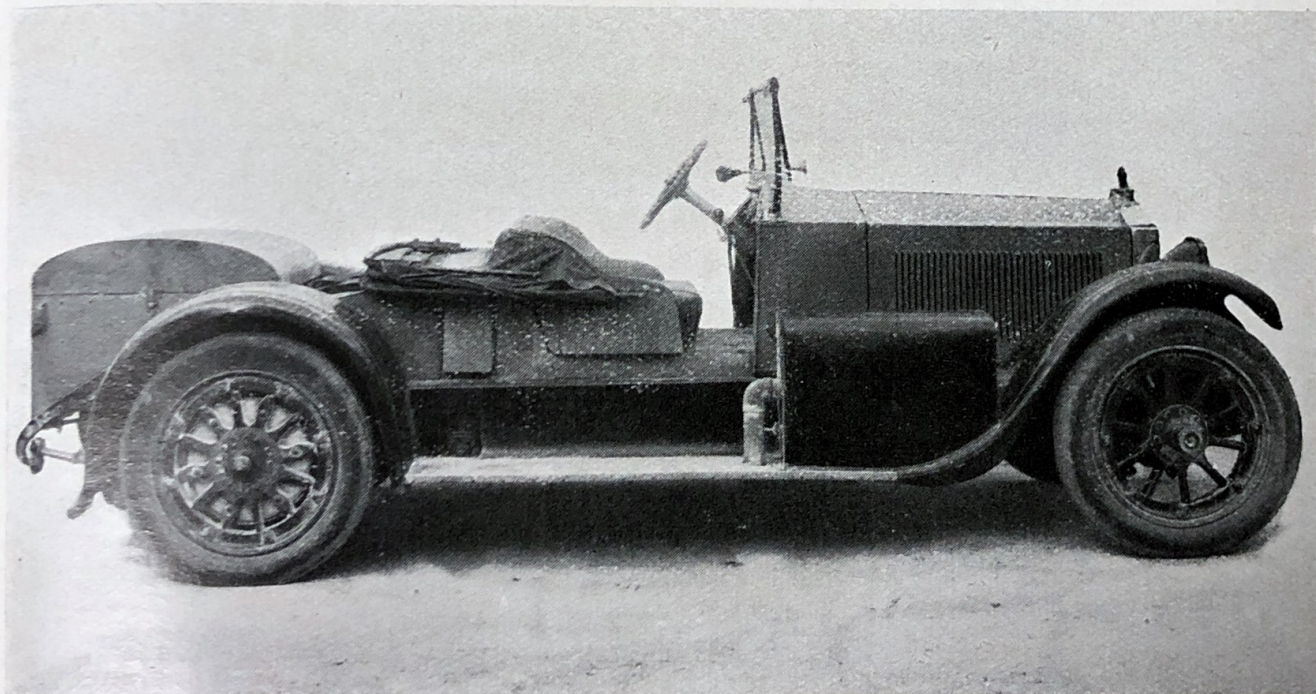



FIG. 9 - LA VETTURA SUDDETTA, VISTA DAL LATO DEL DEPURATORE.
La vettura (che era una Packard da gran turismo, a due posti, costruita nel 1920) aveva un motore a 12 cilindri disposti a V, portante il numero di costruzione 157497, presentante una cilindrata di litri 6,95, e che sviluppava originariamente 63 cavalli, a benzina, alla velocità di regime di 2500 giri al minuto. Il motore era alimentato da un gassogeno « Dux », avente la forma di un baule e situato all'estremità posteriore della vettura. Il depuratore, collocato anteriormente, sul marciapiede destro, era del tipo con depurazione ad acqua e separazione a secco. Il gassogeno aveva una capacità di circa 80 kg. di carbone di legna e pesava, vuoto, circa 200 kg.; le sue dimensioni principali erano di cm. 85×35×70. La vettura pesava, in ordine di marcia, quintali 24,485.

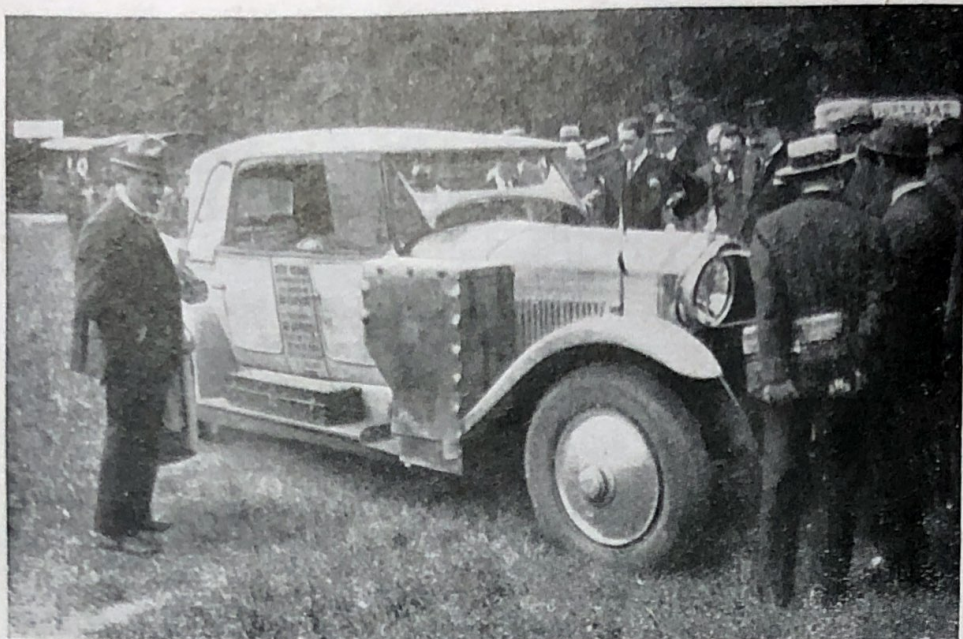



FIG. 10 - UNA VETTURA A GASSOGENO DEGLI INGEGNERI ROUX E GOHIN, AL I CONGRESSO INTERNAZIONALE DEL CARBONIO-CARBURANTE (BRUXELLES, GIUGNO 1930).

La vettura, una Peugeot 18 HP, era alimentata da un gassogeno Gohin di tipo modificato, e presentava uno speciale interesse perchè veniva utilizzato per la prima volta, e con risultati assai soddisfacenti, un carbone minerale: l'antracite della miniera belga de l'Espérance, ridotta in pezzatura minuta. Nella figura si vede l'ing. Roux che spiega al Ministro belga dell'Agricoltura, S. E. Baels, il funzionamento del gassogeno.

riusciti adattamenti di autocarri normali di vario tipo (Fiat 18 BL - Spa 31 - Ceirano 50 C. M., ecc.) per il funzionamento a gassogeno: tali tipi ed i rispettivi risultati furono allora da noi ampiamente illustrati.

Prospettive molto interessanti offre poi l'adattamento del gassogeno alle automotrici per linee ferroviarie di piccola importanza o per quelle tramviarie: accennando di volo alle realizzazioni francesi (Panhard-Renault-Gohin, ecc.) che fecero a suo tempo le loro prove su alcune reti secondarie, ricordiamo qui uno studio assai completo e razionale dovuto al prof. Antonio Sampajo di Lisbona e che venne illustrato al 2° Congresso del Carbonio Carburante dal collega Peyssonneau.

Notevole sviluppo vanno infine assumendo, in questi ultimi anni, le applicazioni turistiche del gassogeno in Germania ed in Austria, colla sempre più larga adozione di quegli autobus a gassogeno, che vanno invece perdendo terreno in Francia, dove se ne ebbero le prime applicazioni.

Le automobili a gassogeno.

Non appena il nuovo sistema di carburazione ebbe superato vittoriosamente le sue prove di collaudo nei riguardi degli autoveicoli pesanti (autocarri ed autobus), l'attenzione dei pionieri si volse tosto verso la sua applicazione alle vetture da turismo.

La prima, in ordine cronologico, fu quella presentata, a scopo dimostrativo, al 1° « Rallye » dei carburanti nazionali, organizzato nel settembre del 1926 dall'Automobile Club Francese. Si trattava di una torpedo Peugeot 18 HP, alimentata da un gassogeno « Autogaz » a carbone di legna: essa percorse regolarmente, in 10 tappe, i 1428 km. dell'itinerario. L'esito favorevole di questa prova fece sì che al 2° « Rallye » (marzo-aprile 1927) l'ing. Roux prendesse parte con una vettura Ford-Montier munita di gassogeno « C. G. B. » (Carbo-Gazéification du Bois), la quale utilizzava come carburante gli agglomerati granulari a base di torba (« Granol ») preparati dal predetto ingegnere. La vettura compì regolarmente, in 18 tappe, i 2812 km. del percorso, con un consumo di 16 kg. di « Granol » ogni 100 km. e raggiungendo una velocità massima di 80 km. all'ora.

Il 3° « Rallye » dei carburanti nazionali (luglio 1928), che contemplava un itinerario di 1664 km., da compiersi a tappe, vide apparire dei notevoli perfezionamenti in materia, colla partecipazione di vetture di lusso, munite di gassogeni notevoli per il minimo ingombro, l'estetica e la finitezza della presentazione (fig. 6). Le vetture partecipanti erano un cabriolet Peugeot 18 HP, con motore senza valvole, ed una guida interna di gran lusso Renault, da 40 HP, con motore a 6 cilindri, sulla quale il Ministro francese dell'Agricoltura compì alcune tappe del percorso. Entrambe le vetture erano munite di un gassogeno studiato dall'ing. Gohin, e del quale la fig. 7 dà lo schema e le dimensioni principali. I combustibili impiegati da quest'ultima vettura durante il « Rallye » furono tre e sui loro rendimenti si fecero delle prove

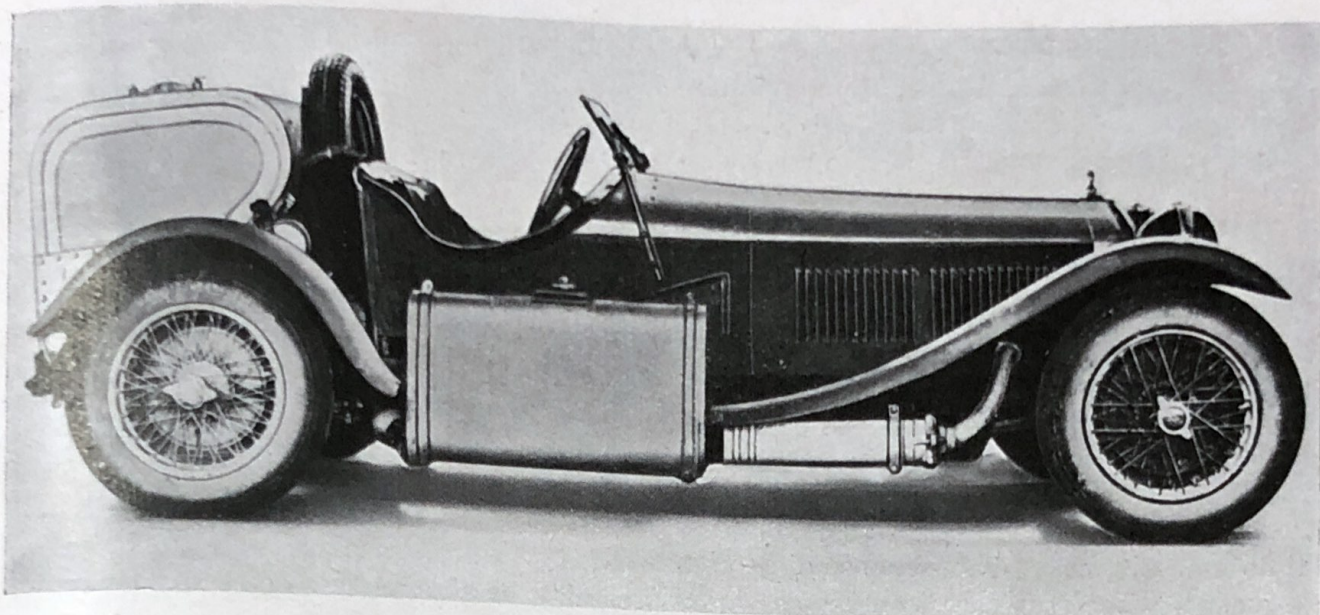



FIG. 11 - LA VETTURA ALFA ROMEO 1750 CMC., A 6 CILINDRI, CON COMPRESSORE, CHE, MUNITA DI UN GASSOGENO DUX A CARBONE DI LEGNA, HA COMPIUTO IN UNA SOLA TAPPA, ALLA VELOCITÀ DI OLTRE 64 KM. ALL'ORA (KM. 64,376) L'INTERO PERCORSO DELLA SETTIMA « MILLE MIGLIA » (KM. 1650).
Il gassogeno è anche qui situato posteriormente, ed ha all'incirca la forma di un baule. All'uscita dal gassogeno il gas passa attraverso ad un primo depuratore-raffreddatore, collocato sul marciapiede sinistro della vettura, e da esso in un secondo depuratore-raffreddatore posto sul marciapiede destro, e infine, in un filtro a rete metallica, giungendo poi, depurato e raffreddato, al motore. - Il motore sviluppava a benzina la potenza di 86 HP al freno, a gassogeno (con rapporto di compressione aumentato da 5 a 7,45) la potenza risultò di 53 HP. La velocità della macchina, a benzina, poteva raggiungere i 160 km. orari; a gassogeno si ottennero punte di 120 km. orari.

comparative: la Renault, che a benzina faceva i 105 km. all'ora, raggiunse la velocità massima di 90 km. se alimentata dal carbone sintetico (« Synthocarbone ») Roux o dal « Granol » suaccennato, e di soli 75 quando veniva impiegato il comune carbone di legna (1). Va notato che nessuna modificazione era stata apportata al motore.

In Italia la prima applicazione del gassogeno ad una automobile da turismo si ebbe nel 1929, in occasione dei già citati Concorsi Internaz. della Combustione. Alle prove dimostrative da svolgersi, in tre tappe, sul percorso Milano-Torino-Genova-Milano, prese parte infatti una vettura Packard da gran turismo, alimentata da un gassogeno a carbone di legna (figg. 8 e 9). Benchè si raggiungessero in alcuni tratti del percorso delle velocità di 85 km. all'ora, la media oraria non risultò troppo elevata: chilometri 32,600 (2). A ciò contribuirono, oltre alle condizioni delle strade ed alle avversità atmosferiche, anche il rilevante peso del gassogeno, il non essere stato modificato il motore e lo scopo puramente dimostrativo della prova. Comunque, il collaudo poteva dirsi riuscito ed esso aveva aperto la strada, da noi, alle successive e più brillanti realizzazioni.

Proseguivano intanto, all'estero, le dimostrazioni pratiche. Al 4° « Rallye » dell'Automobile Club Francese (giugno-luglio 1930)

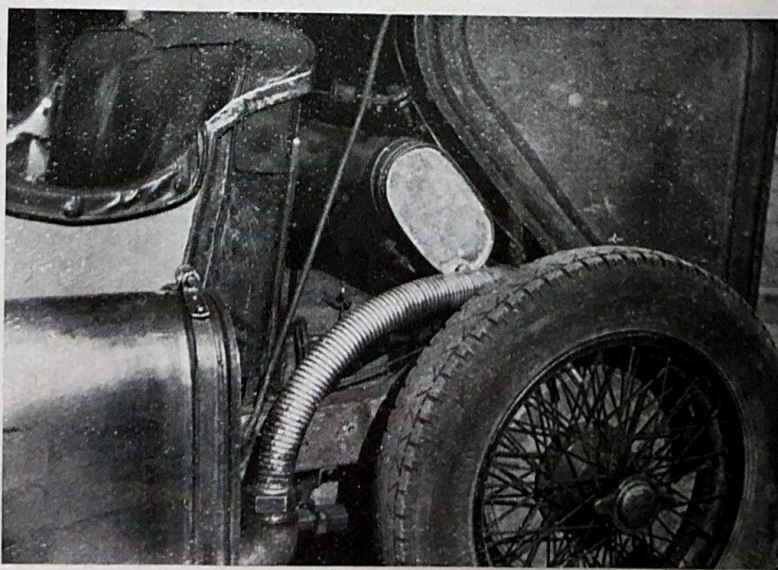



FIG. 12 - PARTICOLARE DEL GASSOGENO E DEGLI APPARECCHI ANNESSI. Si vede il tubo metallico flessibile che porta il gas dal generatore al primo depuratore-raffreddatore, costituito da un complesso di molle d'acciaio.

(1) Vedi i Resoconti ufficiali del 1° « Rallye » (a pag. 15), del 2° (a pag. 30), del 3° (a pag. 27), nonchè i Resoconti ufficiali del I° Congresso internaz. del Carbonio carburante, a pag. 206.

(2) V. Relazione Ufficiale delle Mostre e dei Concorsi Internazionali della Combustione, Milano, 1930, alle pagg. 97, 123, 150.

parteciparono infatti le stesse vetture del 1928, che, guidate dagli ingg. Roux e Gohin, raggiunsero a Bruxelles i partecipanti al 1° Congresso Internazionale del Carbonio Carburante.

Questi ultimi poterono assistere e prender parte, nel Parco di Terwueren, ad interessanti esperienze sulla prima di esse, la Peugeot (fig. 10) la quale impiegava per la prima volta come carburante un carbone minerale: l'antracite della miniera belga de l'Espérance (Liegi), ridotta in piccola pezzatura. La velocità massima raggiunta in piano dalla Peugeot, alimentata da tale combustibile, fu di 80 km. all'ora, ed il consumo fu di 250 kg. di antracite per 1200 km., corrispondente ad un costo di meno di 1 centesimo per km. (1).

Prove dimostrative con vetture a gassogeno ebbero infine luogo a Parigi nel 1931, in occasione di quei Congressi e di quelle « Giornate » dei Carburanti nazionali, che si svolsero alla Fiera Coloniale, ininterrottamente, dal maggio all'ottobre di detto anno.

L'Alfa-Romeo a gassogeno alla VII "Mille Miglia,,.

Ed eccoci giunti alla più nota applicazione: l'ultima dal punto di vista cronologico (aprile 1933), la più riuscita anche da quello

FIG. 13 - VEDUTA POSTERIORE DELLA VETTURA A GASSOGENO. È visibile in primo piano il gassogeno, che ha una lunghezza di m. 0,80 e una altezza di m. 0,90, una larghezza superiore di m. 0,70 ed una di m. 0,40 alla base. Esso può contenere circa 90 kg. di carbone di legna. Il peso del solo gassogeno, senz'acqua ne carbone, è di kg. 115; ciascuno dei due depuratori pesa, completo, kg. 32, il filtro infine pesa 15 kg.

della propaganda, in quanto ha dimostrato ad un pubblico vastissimo le grandi possibilità tecniche offerte dal carburante solido nel campo dell'automobilismo.

L'alta media ottenuta (km. 64,376) è da attribuirsi, sia alla perizia ed all'ardore sportivo dei due egregi piloti, il gen. Agostini ed il prof. Ferraguti, sia all'aver essi impiegata una macchina velocissima (tipo a 6 cilindri, da 1750 cmc., munito di compressore), ed all'essere stato opportunamente aumentato il rapporto di compressione del motore, portandolo al valore 7,45, in modo da migliorarne il rendimento.

Ma non è sotto questo aspetto che va considerata la prova perchè essa non poteva evidentemente, per quanto brillante e ben riuscita, che confermare quanto era noto da un decennio per precedenti esperienze: che cioè l'alimentazione a gassogeno riduce sempre notevolmente (quando non si disponga di motori espressamente studiati e costruiti) la potenza del motore, e, con essa, la velocità della macchina, anche per effetto del maggior peso morto dovuto al gassogeno ed ai suoi accessori.

Quello invece che ne ha costituito la vera affermazione tecnica è stato il fatto che per la prima volta un autoveicolo a gassogeno è stato sottoposto ad una prova così lunga e così severa, obbligandolo cioè a funzionare ad andatura forzata e senza interruzione per ben 25 ore consecutive, lungo un percorso di 1650 km.

L'aver potuto superare felicemente tale asperrimo collaudo torna ad onore dei due coraggiosi promotori dell'audace iniziativa e di S. E. il Ministro Acerbo, che l'ha autorevolmente patrocinata, colla valida collaborazione tecnica delle Ditte costruttrici della vettura e del gassogeno.

La situazione italiana.

Tirando le somme, a qual punto siamo oggi in Italia?

Dal lato tecnico e sperimentale si occupano del problema la « Commissione per i Combustibili » del Consiglio Nazionale delle Ricerche (presieduta da S. E. il prof. Parravano), la « Commissione Interministeriale per gli Autogassogeni » (nominata dalla Commissione Suprema di Difesa e presieduta dal dott. Antonio Crispo), ed una speciale Commissio-

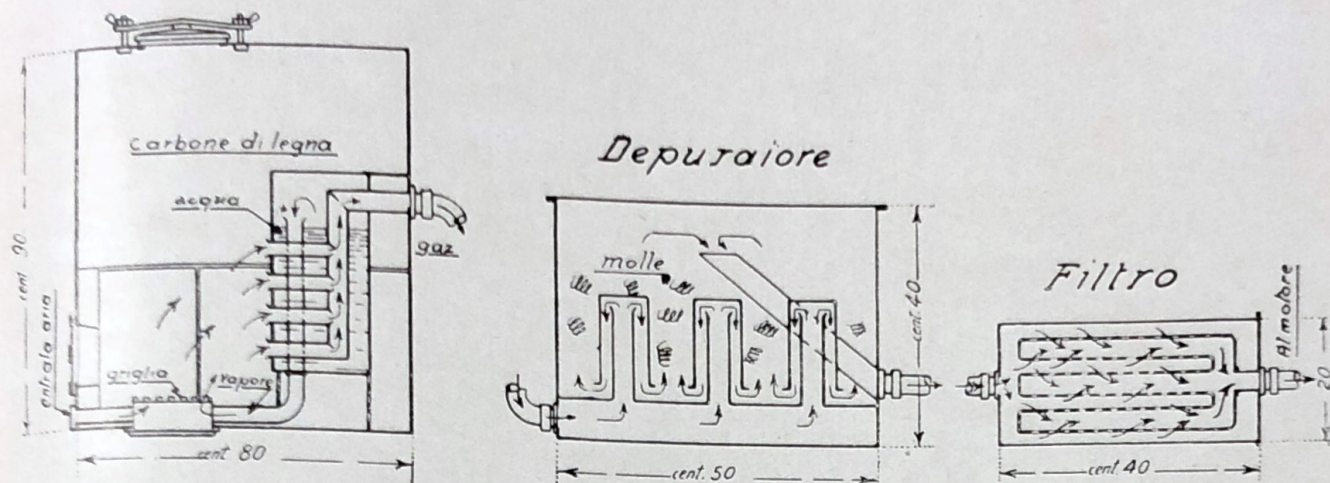



FIG 14 - SEZIONE TRASVERSALE DEL GASSOGENO, E SEZIONE LONGITUDINALE DEI DEPURATORI E DEL FILTRO. La depurazione, a differenza dal tipo adottato nel 1929, si compie qui interamente a secco, attraverso a molle e tele metalliche filtranti.

ne nominata nel marzo corrente anno da S. E. il Ministro dell'Agricoltura e delle Foreste e presieduta da S. E. Marescalchi. Di esse, le prime due trattano i problemi della autotrazione a gassogeno dal lato delle applicazioni civili e di quelle militari; la terza ha invece per oggetto il razionale sfruttamento dei cascami legnosi allo scopo di produrne forza motrice per gli usi agricoli.

Altri Enti (in ispecie il Ministero della Guerra, l'Associazione Nazionale per il Controllo della Combustione, la Milizia Nazionale Forestale), si sono poi da tempo dedicati allo studio di particolari questioni inerenti al problema.

Opera intensa ed ininterrotta di studio e di propaganda conduce infine, da parecchi anni in qua, il benemerito Touring Club Italiano.

Ora, dal punto di vista pratico, quali risultati si sono raggiunti?

Scarsi, purtroppo, e ad ogni modo affatto inadeguati agli sforzi fatti.

Di autocarri e di autobus a gassogeno ne circolano infatti ben pochi in Italia; le applicazioni nautiche si sono limitate a qualche caso sporadico, e di impianti di motoaratura funicolare e di trattrici a gassogeno non ve ne sono probabilmente in funzione, malgrado i risultati forniti dalle esperienze antecedenti e da quelle recentissime.

Questo conferma che la fase dimostrativa è ormai superata anche da noi, e che occorre invece far convergere tutti gli sforzi sopra un unico obiettivo: l'ottenimento di quelle larghe agevolazioni fiscali, le quali costituiscono insieme e la più probativa sanzione della bontà del sistema e la più efficace forma di propaganda per la sua adozione.

Ma bisogna anche non crearsi delle illusioni e limitare quindi le applicazioni del gassogeno a quei campi nei quali esse riescono, oltre che tecnicamente migliori, realmente convenienti: vale a dire a quelli degli automezzi pesanti, delle imbarcazioni, dei trattori agricoli od industriali, dei piccoli impianti motori od elettrogeni.

Solo per essi infatti, dato l'elevato consumo unitario di carburante, l'economia di esercizio conseguibile con la alimentazione a legna od a carbone di legna può riuscire di entità tale da far sorvolare su l'innegabile minor rendimento e la minor comodità d'uso e da compensare la spesa inerente all'acquisto, alla manutenzione ed all'ammortamento del gassogeno e degli apparecchi annessi.

Ing. Dott. SERAFINO DE CAPITANI.

IL CASTELLO DI S. SALVATORE A SUSEGANA, COME È STATO RIDOTTO DALLA GUERRA.

UN LIBRO PER NON DIMENTICARE

IL MARTIRIO DEL SOLCO PER LA GLORIA DELLE MESSI

RARAMENTE un libro nasce come questo che il prof. Andrea Moschetti direttore del Civico Museo di Padova, lascia pubblicare dall' Istituto Federale delle Casse di Risparmio delle Venezie. (Libreria Sormani, Venezia). Il dire « lascia pubblicare » non è affatto impreciso. Il Moschetti ne aveva raccolto tutto l'immenso materiale « solo per sè », fuori da ogni speculazione libraria. A puntate, a distanza di mesi e di anni, egli aveva resi noti, su una pubblicazione periodica dell'Istituto, i saggi della sua fatica. Il materiale gli si ingrandì nel lavoro e, a impresa finita, fu tanto l'interesse destato che si pensò, anche per soddisfare le numerose richieste, di raccogliere il tutto in un volume ordinato ed organico.

Il libro si intitola: « I danni artistici delle Venezie nella guerra mondiale ». Si tratta di un inventario dolente e glorioso che il Moschetti ha redatto, subito dopo l'armistizio, in un pellegrinaggio d'amore dal Garda all'Adriatico, dal Montello al Tonale, da Verona a Trieste. Non è dunque una relazione, una inchiesta che oggi si offre ai lettori; nessun Ministero l'ha ordinata. È la documentazione di un appassionato cultore il quale, di propria volontà, percorrendo a piedi, in bicicletta, in ferrovia, come poteva insomma, una enorme estensione di territorio, ha visitate più di 700 fra città, paesi e paeselli, ha raccolto un materiale fotografico abbondantissimo, e ciò prima ancora che l'opera dell'uomo cominciasse a medicare le ferite o a cancellare comunque

SUSEGANA - CASTELLO DI S. SALVATORE - LA CAPPELLA VECCHIA, COME ERA PRIMA DELLA GUERRA, COGLI AFFRESCHI DI TOMMASO DA MODENA (SEC. XV) E DI GIO. ANTONIO DA PORDENONE (SEC. XVI).

i segni del disastro.

Il Moschetti non ha limitato il suo rilievo agli edifici, ma è entrato in ogni casa colpita dalla crudelissima raffica, s'è occupato di ogni perdita di oggetti d'arte, di mobili, stoffe, gioielli, biblioteche, distrutti o deturpati, dilapidati e comunque scomparsi, consultando inventari e documentando l'entità morale e materiale della perdita. Il suo è stato il viaggio di chi sentiva tutta la pietà dello scempio e tutta la grandezza del sacrificio. Viaggio e raccolta faticosi, per il genere dell'inchiesta che imponeva di rivolgersi spesso a persone o non erudite, o per sospettosa malfidenza reticenti, oppure disposte per amore alle cose perdute a esagerarne il valore con attribuzioni fantastiche, il che obbligava poi ad un controllo sulle fonti storiche.

Gli altri e noi.

Osserva il Moschetti che tutto il mondo ha elevato, giustamente, un grido di esecrazione per lo scempio della biblioteca di Lovanio, e alla distruzione della cattedrale di Reims, ma ben pochi hanno egualmente gridato di sdegno e di dolore alla perdita dell'affresco tiepolesco nella chiesa degli Scalzi a Venezia, o di tante opere del Tiziano, del Pordenone, del Veronese, del Moretto, del Piazzetta, annientate o perdute. Si pensi che al danno dei palazzi squarciati o rasi al suolo, deve aggiungersi quello della perdita di tele artistiche, di ritratti di famiglia, di suppellettili artistiche, di argenterie, di libri, di pergamene, « tutta una bella e miseranda ricchezza — afferma e documenta il Moschetti — che oggi adorna, non nobile trofeo, castelli e case di oltralpe... ».

Ma il libro non è un'invettiva, o comunque una requisitoria contro le devastazioni dei nemici: esso si limita a registrare, ad annotare, a documentare. Ma l'elenco ha una sua eloquenza che è bene venga appresa, co-

(*fot. Ufficio Belle Arti, Venezia Giulia*)
RONCHI - TRIESTE, CHIUSA DI S. POLETTO. (INTERNO) - INSIEME, SUBITO DOPO LA GUERRA; ORA TUTTI GLI AFFRESCHI SONO SCOMPARSI NELL'ABBANDONO DEL LUOGO.

ticato, per correggere le bilance adulterate usate talvolta dai nostri amici per pesare i sacrifici del grande conflitto.

Il Moschetti comincia col ricordare l'opera meritoria esplicata dalle Soprintendenze per la difesa dei monumenti più insigni nella zona esposta alle insidie nemiche, e le coraggiose fatiche di uomini come Ugo Ojetti, il Fogolari, il Colasanti, il Modigliani, lo Gnoli, il Nicodemi, per trarre in salvo tutto quanto era possibile. Il Moschetti, per modestia, non nomina sè stesso; ma tutti sanno quanto egli ha compiuto, specialmente nella sua Padova. Ed eccoci ai danni delle prime crudelissime bombe sulle città: Venezia, Padova, Vicenza, Verona. Fotografie di rara eloquenza, cronaca ancor viva perchè indimenticabile. Poi comincia il pellegrinaggio doloroso. Troppo lungo sarebbe seguire il viandante. L'elenco, per quanto vario, finirebbe per diventar monotono. Egli si parte dalla fronte di Asiago: a Velo d'Astico vedrà fra le rovine della « Montanina » le ombre di Miranda e di Daniele

nosciuta specialmente dai nostri ex-alleati, i quali probabilmente l'ignorano. Le relazioni delle Commissioni fanno parte di una letteratura storica che non scende al popolo, e che raramente è destinata a ingenerare nei nostri figli l'orgoglio del sacrificio compiuto. Questo libro invece dovrebbe esser mostrato alle nuove generazioni non certo per odio, ma con quello stesso senso di altera dignità con cui un padre mostra le proprie cicatrici, e non dovrebbe esser dimen-

SUSEGANA - CASTELLO DI S. SALVATORE, LA CAPPELLA VECCHIA CHE AVEVA GLI AFFRESCHI DI TOMMASO DA MODENA E DEL PORDENONE, COME È ORA.

Cortis; a Gallio, Foza, Valstagna, registrerà la scomparsa di piviali, di pianete, di ostensori, di paci preziosissimi; ad Asiago la scomparsa d'una pala del Da Ponte che verrà ricuperata a Trento dov'era stata trasportata e nascosta.

Eccolo lungo il Piave: trova la chiesa di Quero e il castello un mucchio di rovine: della chiesa di Alano restano i frammenti delle statue degli angeli adoranti, opera del Marchiori; a Possagno gli strappa un grido di orrore la devastazione della Gipsoteca di Canova: frantumati o scomparsi i bozzetti più preziosi del grande artista, oggi in parte — in piccola parte purtroppo — ricostruiti con paziente e ostinatissimo amore dal conservatore don Stefano Serafin. A Cornuda, a Ciano, a Falzè, a Vidor, a Moriago, le più ricche ville patrizie devastate e saccheggiate. E ciò che non fu potuto razziare, pestato, divelto, rovinato per una irresistibile gioia

VENEZIA. GLI SCALZI - LE ROVINE DELL'AFFRESCO DEL TIEPOLO.

(*fot. Hofmann Eckert*)

GORIZIA - CHIESA DI S. ANTONIO (IN PIAZZA DE AMICIS) LE TRINCEE NELLA CHIESA DURANTE LA GUERRA.

malvagia. Un vero schianto la distruzione del Castello di San Salvatore a Susegana. Su questa immane perdita il Moschetti si sofferma a lungo. Non sono già le ricchezze di arte andate distrutte, ma sette secoli di storia e di magnificenza d'una delle più grandi famiglie, annientati. È noto che cosa conteneva questo castello famoso, per fasto e per tradizioni di bellezza e d'arte. Una descrizione di un cotal scempio ce n'ha data anche il Battistella in uno dei suoi non pochi e dottissimi studi intorno al Montello.

Le magnifiche fotografie di quello che era il castello e dello stato in cui fu trovato, sono più eloquenti di ogni descrizione, più tragiche di ogni inventario. Così dicasi per la villa Berti a Nervesa, ornata dei famosi affreschi del Tiepolo, e della Abbazia di Nervesa, così cara agli ozi operosi di Monsignor della Casa. Ed ecco l'annientamento di paesi interi, di chiese curaziali, che pur sotto l'anonimo custodivano affreschi e tele, e pale, e oggetti sacri, di alto valore. Il Moschetti ce ne dà un elenco lungo e minuzioso: oh ca-

re e piccole chiese di campagna, piene di fiori e d'incenso! Esse sono state un po', fra gli edifici, la fanteria della lotta tremenda! Spettacoli angosciosi di Zenson, di Monastier, di Roncade, oscura documentazione di umili sacrifici, quieti paesi ridenti dal bel nome armonioso, ridotti a braceri, divampanti come roghi. Il viaggio è lungo. Ogni tappa è una stretta al cuore. Piangono sugli altari sconvolti le madonne ferite, i santi mutilati sembrano ancora invocare soccorso e pietà, i campanili rovinati si piegano a piangere sulla chiesa squarciata. Tutto ciò è ritratto in una serie di centinaia di fotografie: atti di accusa crudeli e potenti.

La guerra è bella....

Interessante è la documentazione dei furti e dei trafugamenti. Il Moschetti, confermando ciò che già scrisse il Battistella a proposito della vita di Udine durante l'occupazione nemica, racconta e prova come il nemico « avesse nominata una commissione artistica e scientifica, la quale aveva il compito di visitare le case signorili, gli istituti e gli stabilimenti scientifici, facendone levare i pianoforti reputati migliori, le tele d'autore, le statue, i libri, gli apparecchi scientifici, i quali tutti prendevano la via della Germania ». Così sono scomparse le famose ambre aquileiesi, riavute poi dopo la pace, e, — non più riavute — raccolte numismatiche d'oro e d'argento, i bronzi aquileiesi e i più preziosi esemplari delle più importanti raccolte archeologiche. Il Moschetti riconosce però che in alcune cose la Germania s'è comportata bene: fa il nome del luogotenente Ebert che, a capo d'una commissione, riordinò la biblioteca comunale, la difese, e la lasciò in perfetto stato di conservazione. Attraverso le rovine di Gorizia, il castello, il Duomo e il celebre palazzo Lantieri, nonchè a quelle di Gradisca, il Moschetti ci conduce a Duino, a Monfalcone, ove non diminuiscono nè il dolore della visione, nè la sorpresa delle rivelazioni insospettate.

Sulla fronte trentina le documentazioni del Moschetti denunciano, più che la furia devastatrice e pazzesca, le meditate trafugazioni. Notevoli quelle di Castel d'Ivano a Fracena, e a Rovereto, in casa Rosmini. L'Austria aveva cura di far esulare dalle case degli irredentisti ogni oggetto d'arte o di valore, quadri, argenterie, ceramiche, mobili preziosi. Nell'ottobre del 1918, pochi mesi prima della grande disfatta, un capitano austriaco, professore di pittura alla Scuola d'Arte industriale di Vienna, dicendosi incaricato dal comando della X Armata, asportò dal Municipio di Rovereto parecchi oggetti, fra cui alcune incisioni del Morghen, alcuni paesaggi a matita del Vannetti, nonchè parecchi ritratti di persone celebri. Nonostante il municipio protestasse, non si poterono più riavere. Come, purtroppo, non si potè più riavere un oggetto di ben maggior valore artistico: il magnifico picchiotto in bronzo di Tiziano Aspetti.

Gravissimi furono i danni al celebre museo. I soldati, penetrativi, spalancarono e ruppero le vetrine e fecero man bassa di tutto. Dieci dipinti rubati furono scoperti, ma poi riperduti. Un particolare ricordo il Moschetti dedica alla devastazione del medagliere: lo spoglio vi fu fatto con criteri scientifici esatti, asportando le monete rare, anche se di bronzo, e lasciando invece quelle d'argento se men rare. « Ladri sapienti... » s'è limitato a scrivere il buon conservatore Giovanni de Cobelli, non senza una punta di ironica rassegnazione. Nè va dimenticato a Trento, il furto, in casa Suster, di un celebre quadro della scuola del Bonifacio, rinvenuto poi, dopo sette anni, in circostanze assai curiose in una casa presso Arco.

Ma se oggi le nuove case sorte sulle rovine delle antiche sono vuote delle suppellettili lasciate dagli avi, se le nuove candide chiese invano rimpiangono il patrimonio di arte che aveva accumulato e custodito la pietà religiosa di tante generazioni, se l'antica storia fu sepolta per sempre sotto le fumanti macerie, tra i ruderi in fiore è sorta la nuova giovinezza, è sorta la novella storia d'Italia, consacrata dal sanguinoso tributo e superba di esso, sprezzante di ogni insidia e di ogni minaccia, per la virtù redentrice del Fascismo.

Così questo libro del Moschetti è anche un libro di preghiere: le preghiere per la Patria immortale.

G. CENZATO

PANORAMI GARGANICI

NEL VERSANTE MERIDIONALE DEL PROMONTORIO

Or saranno presto due anni, si fece un gran parlare del Promontorio Garganico a proposito del tronco ferroviario finalmente inauguratovi. Chi aveva seguita e un poco vissuta la passione di questo lembo di Puglia prendendosi anche cura, per la propria modestissima parte, di diffondere i richiami della sua ansia per lunghi decenni inappagata, conosce il valore di questa parola « finalmente ». Il Gargano ha oggi davvero, in notevole estensione del suo territorio, la propria ferrovia; e mi fu quindi doppiamente caro tornare a visitarlo, perchè è sempre piacevole andare a godere, e rallegrarsene, la espressione di cui s'avviva il volto d'un vecchio amico nella gioia del sogno raggiunto. Volli però in quel gioioso autunno, prescindendo dalla ferrovia, accedere al mistico Promontorio dal lato opposto a quel lato settentrionale che oggi la strada ferrata attraversa per inoltrarsi fino a Peschici, e che è lo stesso da cui vi salii nel passato, quando, in occasione di rinnovantisi progetti di « circumgarganiche », che poi non venivano mai eseguiti, si partiva ogni tanto per una sempre nuova « scoperta del Gargano ». Non conoscevo, se non per essermi recato una volta da Foggia a Manfredonia, la grandiosità della Montagna quale si presenta da questa parte del Tavoliere; ma, arrivando in ferrovia, se ben ricordo, non si riceve a pieno l'impressione di andar a cozzare contro una eccelsa muraglia composta di preziosi smalti, impressione che al Bertaux parve sufficiente fermare in úna precisa constatazione: « Le Gargano barre le Tavoliere d'un mur abrupt et nu qui s'avance en mer comme un gigantesque môle », ma che al Gregorovius inspirò una esclamazione vivida di colore nella sua stupefatta concisione: « Lo si crederebbe una rocciosa parete fiammeggiante messa dagli Dei a custodia d'un paradiso ».

Una visita al Gargano può anche avere infatti un suo particolare fascino, se la si inizi dai luoghi ove le vetuste istorie ed i miti ebbero sede ed origine. Percorrere su una magnifica strada il Tavoliere lieto di vigne e di messi e di armenti muovendo da quella sua regione pianeggiante in fondo alla quale, sul margine marino, si distende il lago di Salpi, e vedere il Promontorio garganico quasi farcisi incontro divenendo a grado a grado più gigantesco, è come attraversare un immenso piazzale fiorito per raggiungere un incantato palazzo favoloso che si erga sullo sfondo e lo signoreggi.

(fot. dell'Autore)

SANTA MARIA DI SIPONTE (ANTICA CATTEDRALE DELLA SCOMPARSA « SEPONTIA »).

Non c'è dubbio possibile: la facciata del sublime castello è questa, e di qui è l'ingresso principale; ed a custodia, che grande e regale corpo di guardia!.... lo fabbricò nientedimeno che Manfredi. E poi, se architettonicamente que-

(*fot. dell'Autore*)

LA FACCIATA E IL BEL PORTALE DI S. MARIA DI SIPONTO, MOSTRANTI L'INFLUSSO DELL'ARTE PISANA.

sta è la facciata, ed il giardino ed il parco ed i giuochi d'acqua stan dietro, non sarà lecito considerare la regione del lago di Salapia, di dove proveniamo, come una sorta di favolosa cava d'onde può esser partita l'imponderabile materia la cui mercè questi monti diomedei, irrorati da una inesausta vena di poesia sgorgante dalle scaturigini dell'epopea troiana, sembrano vivere in una rosea incorruttibile freschezza d'aurora?

Fu invero, questa terra dei Dauni, centro d'irradiazione della civiltà ellenica nella parte superiore delle Puglie, e con essa di leggende e di riti omerici. Nota il prof. Emanuele Ciaceri nella sua « Storia della Magna Grecia » che le fanciulle Daunie, solevano commemorare in loro speciali cerimonie la sventurata figlia di Priamo. Con questo culto di Cassandra strettamente collegasi la leggenda di Diomede in Daunia, del fortissimo eroe feritore di Venere e di Marte che nella Daunia fu possente signore e fondatore d'illustri città: ed il monte Gargano e le vicine isole, che da lui presero il nome e che del Promontorio sono le propaggini marine, furono i maggiori teatri delle sue gesta italiche. E sede e forza nella Daunia ebbero pure, com'è risaputo, i culti di Calcante e di Podalirio, augure l'uno, che sulla vetta del Monte Gargano ebbe il cenotafio, medico l'altro che, ai piedi, vi ebbe la tomba. Stabilito pertanto che gran parte del patrimonio mitico-religioso di queste contrade sia stato composto dal materiale leggendario penetratovi con la migrazione dei Rodi sulle coste Daune, ecco farsi evidente l'opportunità che la nostra passeggiata muova, dietro le sue orme, dal lago di Salpi. Dai Rodî - Coi fu infatti fondata Elpie, la Salapia dei latini, diventata poi nell'epoca romana il porto navale di Argirippa, Elpie, alla cui costruzione (Ciaceri, op. cit., pagina 389) le donne troiane diedero a questi Greci occasione bruciando sulla spiaggia le navi in cui erano condotte prigioniere. Non sarà dunque giusto che prendiamo dalle salate sponde « della *Salpina lacus* degli scrittori romani » (Ciaceri, pag. 393) il viatico spirituale per giungere al Gargano, ove tutto ci parla, oltre che della vittoriosa ed insopprimibile signoria in cui lo tiene il bellissimo Arcangelo, di quelle poetiche tradizioni e credenze elleniche di cui le borgate e le selve e le rive e l'aria stessa sono ancora nel tenace ricordo popolate?

***

Poniamo mente al palazzo che ci viene incontro. Un' impressione somigliante a questa ricevetti anni or sono in Bulgaria, recandomi dalla pianura di Dupnitza verso il massiccio del Rila per visitarvi il famoso monastero annidato sopra uno dei più stupendi e solenni paesaggi montagnosi che io conosca. Anche allora mi pareva che l'automobile, con tutta la furia di cui era capace, si precipitasse a cozzar contro una superba muraglia che si levava sempre più maestosa dall'orizzonte sbarrandolo tutto; ma non ricordo, forse perchè l'ora era affocata e la stagione estiva, uno smalto di colori tersi e teneri come quelli di cui vedo rivestirsi il Gargano sotto questo cielo limpidissimo d'un pomeriggio d'autunno e per di più, verso destra, con l'abbagliante lama del mare in fondo. E che colori anche sulla pianura! Altro che steppa: perfino i giunchi, perfino gli acquitrini, passato il Candelaro, che le recenti piogge hanno di-

(*fot. F. Troilo*)

IL PORTO DEI VELIERI E DELLE BARCHE PESCHERECCE A MANFREDONIA.

latati e moltiplicati nelle vicinanze del Lago Salso, presentano alcunchè di ridente e di prezioso fra lembi fortemente dorati e trasparenze coralline. E, in faccia, sempre più grande, sempre più imponente nella vastità delle sue linee, nella gravità delle sue leggende e della sua storia, si alza la mistica montagna.

Questo è il lato del Gargano sul quale il verde, a distanza, par che non abbondi. Salendolo, ci accorgeremo invece che non c'è palmo di terreno dissodabile che non sia stato con mano tenace ed assidua faticosamente messo a frutto da questi mirabili lavoratori; ma è pur sempre il lato che di quaggiù spiega alla vista la sua natura rocciosa. È tuttavia una roccia che direbbesi impastata dei colori dei quali andremo poi ammirando lo sfarzo lungo tutta la visita alla intera montagna; e sembra intanto che questa vi dica: qui dentro incontrerete grandi ricchezze, grandi varietà di bellezze; ma il materiale di cui sono costrutta, eccolo, è già tutto qui, raggruppato sotto il vostro sguardo: il corallo, la madreperla, l'ametista. A misura che ci si approssima, i fianchi della immane roccia cominciano a soffondersi anche di toni smeraldini. Se questo massiccio fosse più scuro di vegetazione, potrebbe rassomigliare ad una gran nuvola fosca, squarciata a mezzo da una formidabile saetta, la strada a zig zag fittissimi che sale da Manfredonia a Montesantangelo; così quale è, pare segnato per l'eternità dal solco di qualche fulmine scagliato di lassù dal duce delle Milizie celesti a sterminare chissà qual protervo esercito d'infedeli accanitosi in un nuovo gigantesco tentativo di scalata. Come è noto, l'Arcangelo non apparve mai ai nemici se non fra rumoreggiar di tuoni e guizzare di folgori, sia che, secondo il mito bizantino, fosse disceso in una colonna di fuoco per far deviare il corso dell'impetuoso torrentaccio di calce e di fango avviato dai pagani a travolgere il santuario di Chonae, sia che, secondo il mito italico, avvolto da negra nube tempestosa e tonante, fosse venuto a fugare a colpi di fulmini i nemici assalitori della sacra caverna da lui stesso scavata e consacrata. Quella strada ci appare così, quasi cicatrice impressa sul tormentato campo di sovrumane battaglie, come la visibile traccia delle lotte combattute dal terribile semidio.

Procedendo ancora nella nostra corsa, il sommo della montagna comincia ad apparirci già dentellato da qualcuna delle più alte case della città dell'Arcangelo; e un suono di religiosi rintocchi (o è illusione?) pare che invada il vuoto infinito della volta celeste tutta d'azzurro e di fuoco. È una squilla di lassù, ovvero si levano dalla profondità marina i richiami di quella grande campana di re

(fot. dell'Autore)
VECCHIO CASALE FORTIFICATO SULLA VIA DI MONTESANTANGELO.

Manfredi che fu trasportata altrove e rifusa in monete, come vuole la storia: che andò perduta in fondo al mare e di là segnala alla città i pericoli imminenti, come narra la leggenda? Ma non viene a recar malanni, non è nemica questa oscura gente che ora si affretta verso la città di Manfredi con l'onesto proposito di trovarsi prima che annotti in cima alla sacra montagna; nè si tratta di papi o d'imperatori o di re o di gran guerrieri, pellegrini augusti ed illustri il cui sopraggiungere conviene che sia, su codeste strade che ne conoscono da tanti secoli il calpestio, con ieratica pompa accompagnato. Ecco, con lo spegnersi del motore tacciono infatti le campane (era quell'allucinazione auditiva che si associa quasi sempre al rombo d'una corsa) ed io discendo a salutare Santa Maria di Siponto, la insigne piccola cattedrale romanico-bizantina, superba ancora della sua antichissima storia vescovile, crocea signora della pianura pedegarganica, e che è tutto quanto resta a parlarci della fastosa città diomedea progenitrice di Manfredonia.

***

Una breve visita alle rovine di Siponto è tradizionale e doverosa per chi si rechi a Montesantangelo. Il culto dell'Arcangelo passò per la prima volta dall'Oriente in Occidente per opera di questo vescovo Lorenzo, cugino dell'imperatore Zenone; e la leggenda secondo la quale l'Arcangelo sarebbe apparso al vescovo di Siponto ingiungendogli di consacrare e poi annunziandogli di avere Egli stesso consacrata la grotta, è la forma rappresentativa con la quale l'avvenimento venne suggellato. Siponto e Montesantangelo sono legati anche da una secolare storia di contese e di agitazioni, per cui ben due volte la potente archidiocesi fu dichiarata vacante ed aggregata a quella di Benevento. E una sosta a Manfredonia, tutta chiara fra il mare e i suoi spettacolosi campi di fichidindia che la ricingono come in un assedio di strani mostri, sarebbe pure doverosa. Non so perchè, ma quell'esercito di piante africane che fa morsa intorno alla leggiadra città anticamera del Santuario, mi rimanda sempre col pensiero ai Saraceni. Sarà semplicemente perchè Manfredonia è la città fondata da Manfredi e perchè non si può pensare agli Svevi senza che i Saraceni si ripresentino alla memoria. Ma vogliamo proprio ripetere la storia di Siponto, la storia di Manfredonia, la storia di Montesantangelo, la leggenda di S. Michele, la leggenda più grande di tutte, quella del miracolo del toro e del pastore, che impresse a tutto il Promontorio un carattere religioso, sì che, oltre a vivere sotto il comune impero dell'Arcangelo, si può dire che ogni paese del Gargano custodisca per di più, come un tesoro incorruttibile ed inalienabile, una sua propria mistica leggenda? È inutile: non c'è persona che abbia preso un interesse anche superficiale a questa regione, la quale, a non salir oltre la seconda metà del secolo XIX ed a prescindere dalla fondamentale «Monografia» del De Leonardis, non abbia avuto fra mano le opere del Gregorovius, o del Lenormant, o del Beltramelli, o del Vocino, o del Petrucci, o del Bertacchi, e, con qualcuna di queste, gli scritti di tanti altri non meno autorevoli, se pur meno largamente noti illustratori di cose garganiche. In questa stessa rivista non poco è stato anche di recente pubblicato di argomenti relativi alla singolare plaga pugliese; ed a compendio e complemento di tutto, non c'è pure anche l'ottima « Guida del Touring »? Chi scrive queste note, in quell'epoca dianzi accennata

(*fot. F. Troilo*)

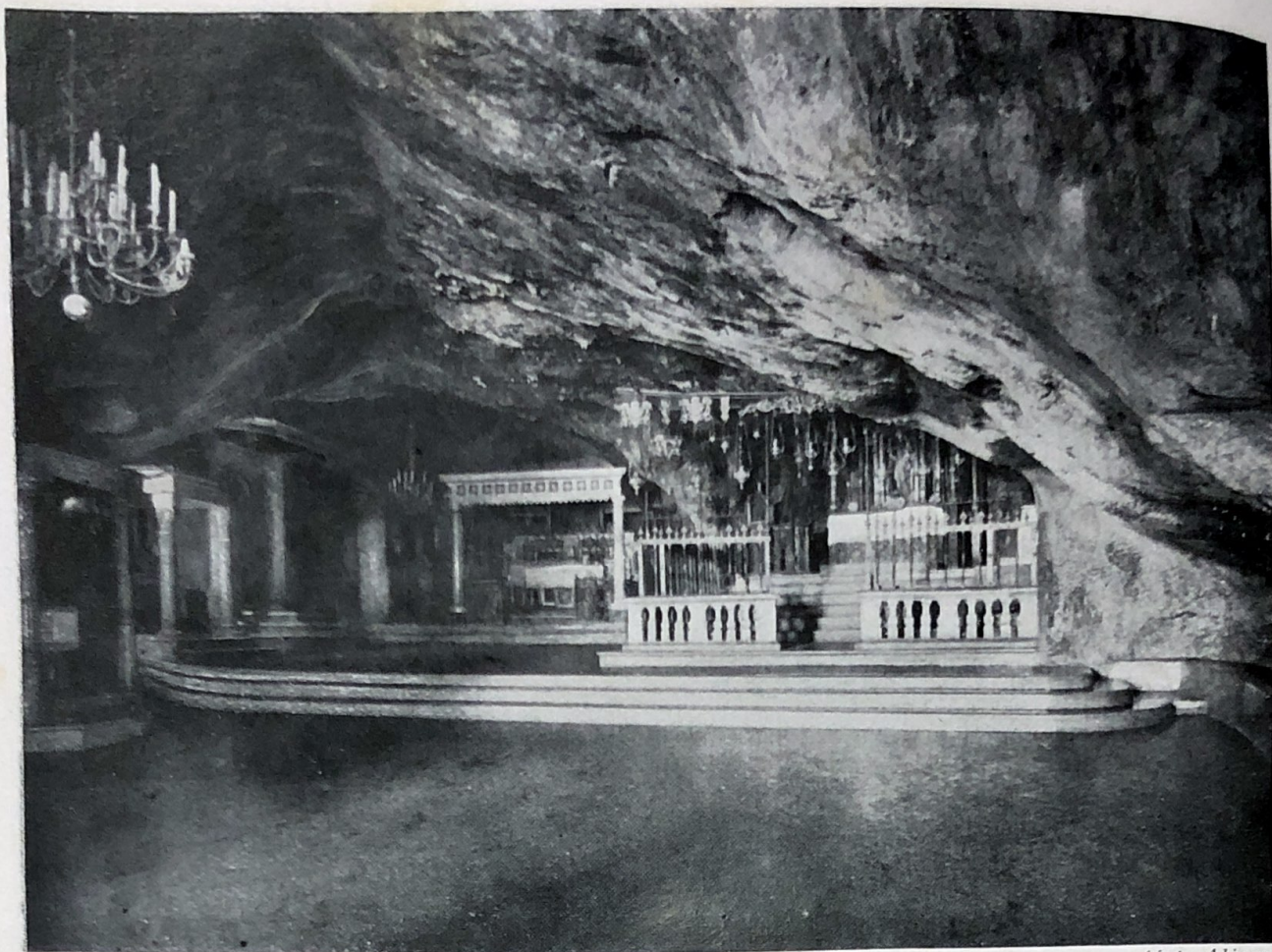
L'INGRESSO ALLA BASILICA DELL'ARCANGELO A MONTESANTANGELO.

delle periodiche « scoperte del Gargano », ebbe anch'egli a fermare qua e là alcune impressioni di viaggio (1); e se da allora tutto un ventennio è trascorso, e se la sua era troppo debole voce perchè un'eco, per quanto fievole, possa esserne rimasta nel ricordo di uno solo dei lettori di queste pagine, non c'è motivo perchè egli debba ripetersi.

Questi « panorami » non sono che appunti di passeggiate rapidamente ed agevolmente compiute su luoghi già conosciuti ed amati. Non ha forse un grandissimo fascino il rivedere Montesantangelo così, in momenti di pausa, fuor della febbre dei giorni sacri ai suoi due annuali pellegrinaggi? Il maggio è il mese dei pellegrinaggi meridionali; e non c'è scrittore di argomenti pugliesi che non abbia descritto questo dell'Arcangelo e quello di S. Nicola di Bari, che sono i pellegrinaggi pugliesi per eccellenza. Ma è bello visitare nella sua vita abituale questo nobilissimo Comune così onusto di storia. Fra i nuclei urbani sviluppatisi intorno a una chiesa, esso fu il primo in tutta la Puglia, (come affermò il dott. Ciro Angelillis in una sua dotta ed appassionata conferenza), a costituirsi in Comune per difendersi dalle continue minacce barbariche, dando la vita ad un governo municipale autonomo con milizie, monete, leggi e consuetudini proprie, e formandone il primo propagatosi esempio. Soffermiamoci nella calma d'un giorno ordinario a rivedere i suoi monumenti d'arte, che sono molti ed insigni, alcuni dei quali « riscattano in sè — così opina Alfredo Petrucci — una peculiare originalità che è come il segno della individuazione spirituale della gente che li ha prodotti ». Ma non si direbbe che nella serena lor quiete essi vogliano ammonire gli uomini di tenersi paghi alla pura contemplazione di quello che appare, non disturbata dall'assillo delle sottili investigazioni che generano angoscia con il loro incalzarsi? Vi è un bellissimo antico edificio in questa città, che sembra si diverta ad avviluppare in tenaci interrogativi i molti punti esclamativi che l'ammirazione degli uomini gli figge d'intorno. Non c'è attribuzione che, nella gara delle ipotesi, gli sia stata risparmiata: perfino moschea, perfino tempio indiano lo hanno supposto, nella lusinga che il battere e il ribattere delle congetture induca alfine i vecchi muri a rompere il geloso multisecolare silenzio ed a confessare il glorioso mistero della loro origine. Risiedeva qui l'oracolo di Calcante? Ed a chi venne in mente di chiamarla Tomba di Rotari, nome che fece fortuna, se Rotari fu sepolto a Monza? È campanile? È vedetta? È bat-

(1) — LETTERE DAL GARGANO: *Da Apricena a Rodi; La Ferrovia; Rodi, il paese della luce; La terra dei miracoli; Ischitella.* « La Tribuna », 27 agosto 1911, 18 marzo 1913. 3 e 29 aprile 1913.

— PAESAGGI E COSTUMI DI PUGLIA: *Nei giorni sacri all'Arcangelo Michele, 29 e 30 settembre.* « Rassegna Pugliese », dicembre 1912.

— LE ISOLE TREMITI, edit. Frattarolo, Lucera, 1916.

(*fot. Alinari*)

LO SPECO DEL SANTUARIO DELL'ARCANGELO IN MONTESANTANGELO.

tistero? È tomba; ma di chi? Di Rodelgrimo da Montesantangelo: va bene; ma chi è quel suo socio? È un ignoto parmense che dimorava a Montepagano (Teramo: e come mai?), ovvero è un Pagano da Parma venuto a finire a Monte? Lo stesso senatore Giovanni Mariotti, che in una sua erudita brillante e interessantissima monografia sull'argomento si dimostra convinto d'aver dissipato quasi interamente i misteri che avvolgono di poetica nebbia la « pulcram tumbam », non può non riconoscergliene almeno uno ancora superstite. Potrà darsi che l'Angelillis, con l'autorità che gli conferiscono « il lungo studio e il grande amore » da lui consacrato a tutto ciò che riguarda la sua terra natale, dica davvero l'annunziata ultima parola sulla dibattuta questione. Certo è che questo, nella stranezza della sua struttura, nella varietà degli stili che vi si armonizzano, nella difficoltà che presenta di lasciar precisare lo scopo a cui i suoi fondatori lo destinarono, si mostrò sempre e fu definito « il monumento più misterioso dell'Italia Meridionale ». Ma forse è qui la sua maggiore forza d'attrazione, giacchè se utile e commovente cosa è senza dubbio poter leggere nelle venerabili costruzioni e nelle rovine la storia degli uomini e dei giorni tramontati, è probabile pure che il più grande fascino anche delle pietre, come di tutto, sia quello che emana dall'indefinito.

Ed andiamo a contemplarci a nostro agio il Santuario, oggi che non ci son pellegrini ad affollarlo. Ma dove mai questo numero sterminato di pellegrini avvicendatisi attraverso i secoli ha trovato lo spazio per incidere su tutti i gradini, e sopra le pareti della grande scalinata che scende alla grotta, e sui muri dell' atrio, e su, in ogni scalino della scala santa, da per tutto, un numero così sbalorditivo di contorni di mani e di piedi con dentro, quasi sempre, una data? Ora che non c'è la valanga dei pellegrini a coprirne la vista e a distrarla, fa senso questa enorme quantità di graffiti che pare non abbiano lasciato un millimetro intatto su nessuna pietra, e che pure continueranno a moltiplicarsi ad ogni nuovo pellegrinaggio.

E che piacere visitare in pace la sacra

(*fot. dell'Autore*)

UN TRATTO DELLA FORESTA UMBRA, FOLTISSIMA MASSA DI VERZURA.

spelonca, trovarsi vicino vicino alla famosa statua dell'Arcangelo, bell'opera del Rinascimento che pare possa attribuirsi definitivamente allo scalpello del Sansovino, e che la munificenza dei fedeli ha sovraccaricato d'ori. Ci siamo, vicino a Lui, senza che la marea umana ce ne tenga irrimediabilmente discosti. O solitario pellegrino, ebbene, che chiedi? Se San Michele ti vuol fare la grazia, non te la può fare anche così? Del resto, per dare alimento alla speranza non è indispensabile la suggestione collettiva; e forse nell' austerità del silenzio raccolto la singola voce è meglio ascoltata.

Guardiamo intanto le bellissime porte di bronzo con i penduli anelli lasciati tranquilli e non tintinnanti con l'incessante ticchettio prodotto dai pellegrini che li toccano per poi baciarsi la punta delle dita. Che godimento restar davanti a queste porte tutto il tempo che ci aggrada a contemplare i nielli d'argento dei loro ventiquattro riquadri ed a confrontarle mentalmente con le altre del secolo XI, parenti loro. Esse rammemorano la munifica pietà della dinastia dei Pantaleoni d'Amalfi, cui erano fornite dalla singolare abilità tecnica dei Greci di Costantinopoli e che furono sparse per l'Italia Meridionale: qui, ad Amalfi stessa, a Montecassino, ad Atrani nella chiesa di S. Salvatore. E rimandiamo il pensiero anche a quelle altre di cui nel secolo seguente la stessa Italia meridionale si andò arricchendo per opera di artisti italiani che perfezionarono, svilupparono, trasformarono i modelli bizantini, creando le porte del Mausoleo di Boemondo in Canosa, quelle della Cattedrale di Troia e di Benevento, e portandole alla suprema perfezione mercè l'arte insuperabile del grande Barisano, cui si debbono le meravigliose porte della Cattedrale di Trani, sua patria, e di Ravello, e quelle delle entrate laterali del Duomo di Monreale.

È dolce risalire senza sentirsi levati e quasi portati in trionfo dalla calca; e ritrovarsi su all'aperto a far l'usato confronto fra il campanile angioino e le torri ottagone di Castel del Monte; e ripercorrere la vecchia città tutta archi e gradoni; e rimontare al Belvedere dominato dalle ciclopiche rovine del castello normanno, lasciandosi ancora una volta pervadere dal senso di quasi smarrimento dato dalla grandiosa visione di potenza e di grazia che di lassù si spiega all'attonito sguardo. Ma io non posso qui ripetere le descrizioni che tanti hanno fatto di questo piazzale e di tutta la città dell'Arcangelo, e che io medesimo tentai. Nè posso, purtroppo, partendo di qui, propormi di visitare in ognuna delle tan-

(fot. Alinari)

IL CAMPANILE ANGIOINO DELLA BASILICA DELL'ARCANGELO.

te Badie, in ogni minore santuario, tutto il promontorio così ricco di monumenti e di simboli.

Tuttavia converrà pure andarsene, e c'inoltreremo per la valle Carbonara, scura profonda e conclusa, discendendo alla quale ci parrà quasi inverosimile che pochi istanti prima, da un'altura che terremo alle spalle, avessimo contemplata una larghissima zona di mare, una distesa di bianche città costiere adagiate in mezzo a verdi ed azzurre nitidezze sfumate nella lontananza. Di fra le gole che s'incupiscono, mentre seguo il prefisso itinerario verso le «arrise dal sole» città dell'altro litorale garganico, verso la foresta Umbra, immensa dovizia vegetale di cui s'ammanta il dorso di questo imponente Promontorio, invio un saluto d'arrivederci alla religiosa città ricca di bellezze superbe, d'inattesi contrasti, di panorami solenni, ad ogni svolto cangianti: a Montesantangelo che s'addormenta sopra la mistica vetta di cui è fiera guardiana, ed i cui fastigi d'oro e di rosa cominciano a trascolorare, stagliandosi in brune dentellature sotto l'accendersi di qualche stella nel cielo teneramente opalino. Ed intanto, su per le boscose spalle delle montagne circostanti, le grigie fumate delle carbonaie, levantisi qua e là come offerte propiziatorie nella quiete crepuscolare, incominciano già a dissolversi, assorbite dalla oscurità, sopraffatte dalla vivida ardenza dei fuochi che le generano.

⁂

« Colà sotto è Viesti, la remota, la perduta dal mondo. La sua solitudine dev'essere un incanto, ma a noi non fu dato visitarla ». Con queste parole il Gregorovius terminava il capitolo « L'Arcangelo sul Gargano » del suo notissimo libro « Nelle Puglie ». Che differenza fra oggi e cinquant'anni fa! Arrivare alla « Sperduta » è oggi null'altro che una piacevole gita; e noi percorreremo con una facilità estrema la via che al tedesco parve forse troppo ardua a tentarsi. La percorreremo dopo esserci affacciati su quel versante settentrionale dove il Gargano raccoglie e dispiega i suoi più dolci e teneri incanti: dopo aver rivisitato Rodi, portentosa sirena adagiata sul suo fulvo piccolo promontorio a gioire dell'onde che la lambiscono, degli aranci ingemmati nella polita ricchezza verde del loro manto, degli olivi che svariano di verde argentato tutte le colline d'intorno, rigate dai freschi fremiti delle sorgive, e la corteggiano fin giù, lungo la lunata dolcissima spiaggia che porta a S. Menaio, ed a

Peschici là in fondo, « tâche éclatante sur les flots verts » come la definisce il Bertaux, crestato molosso addormentato sull'acque in un pulviscolo d'oro che sembra creargli intorno un'atmosfera di sogni. Ed in faccia, come tenui vapori esitanti sul mare, le isole Tremiti.

La percorreremo dopo avere a lungo battuto gli ombrati viali di quelle meravigliose pinete che sono la opulenta rivestitura arborea delle colline digradanti fino a S. Menaio, di cui Vico è la chiara dominatrice; pinete di cui ricordo la voce in una lontana estate, voce ininterrotta fatta d'un crepitío continuo di pigne che aprivano sui rami le loro squame e d'uno sfrigolío di resine trasudanti dai tronchi, mentre alla vista non cessavano mai di trasparire, fra l'intenso verde delle chiome tondeggianti e tra i fusti, le vivaci purezze d'un cielo di turchese e d'un mare di limpido zaffiro, sul quale ci pareva di spenzolarci ad ogni istante e presso al quale tuttavia non ci riusciva mai di giungere all'aperto.

(*fot. F. Troilo*)

VICO DEL GARGANO - VENDITORE DI ACQUA.

La percorreremo dopo aver attraversato la foresta Umbra alla quale non ci si può avvicinare senza rievocare Orazio e Virgilio, e che mai mi era parsa così seducente come è ora, arricchita dai colori dell'autunno. Le stesse sue prime avanguardie, le brune macchie, sparse dapprima e poi sempre più alte e compatte, porgenti ad ogni passo variati motivi di quadri, offrono aspetti di così severa bellezza che potrebbero già di per sè stesse appagare l'attesa di chi ignorasse che quella è soltanto l'attraente introduzione d'una sinfonia, la quale non ha pari per la maestà delle forme monumentali e la varietà dei toni che dal più acceso al più profondo s'intrecciano e si avvicendano in una possente armonia. La strada che serpeggia in delicate curve, inoltrandosi sotto più alti fusti, diventa a poco a poco sempre più soffice e riposta: diventa il viale senza prevedibile fine d'un immenso parco, dove a tratti si corre sopra fruscianti tappeti d'un rosso vivo, mentre, al disopra delle rugose o cinerine masse cosparse di licheni dei giganteschi tronchi, s'addensa il tremulo intrico dei mille verdi, dei rossi, dei gialli, e, dove il sole prevale, tutto in alto è invasato di luminose trasparenze, e tutto in basso sfavilla di monetine di luce agitantisi in una allegra irrequietezza di farfalle d'oro. Questa immensa foresta di bei faggi, d'aceri, di tigli, di allori spinosi, distesa su grandissima parte della colonna dorsale del Gargano per tutte le sue cime e per tante ombrate gole e per tanti dolci pendii, è di una stupefacente continuità, sì che parrebbe possibile camminarci dentro per giornate intere senza mai vederne la fine: bosco foltissimo, dove tuttavia la gioia della luce sembra non dover mai essere negata pur se venga attenuato l'ardore del sole. Ma come l'orizzonte ci si apre alla vista, e campi e prati ci appaiono nelle vallette e su per le spalle coltivate, altre groppe boscose si scoprono succedentisi in piani sovrapposti, come terrazze digradanti, come onde accavallantisi, fino laggiù dove il mare s'indovina e non si vede ancora: gioghi e pendii chiomati di verde folto, vario, cangiante, a seconda che vi tondeggino le fastose volute dei pini marittimi, o vi si ammassino i boschi dei contorti ulivi centenari, o i pingui frutteti vi cantino la dolcezza delle loro liete promesse.

N. SERENA DI LAPIGIO.

(fot. G. Laeng, Milano)

LE RIDENTI, BOSCOSE RIVE CHE FIANCHEGGIANO IL LAMBRO FRA TRIUGGIO E CANONICA.

LA BRIANZA ORIENTALE

A chi scende dai monti aspri e candidi delle Alpi, prima di giungere alla grande città e alla pianura, a chi vi salga, lasciandole per il Nord, nella guizzante meteora dei moderni mezzi di trasporto, appare per un'ora, oasi dolcissima di colline, festa degli occhi e dello spirito, la Brianza. I forestieri, pur sospinti da mete più lontane o da cure più urgenti, ammirano e sostano e bene spesso esclamano: « Beata Milano, con questo paradiso alle porte! ».

Ebbene: i milanesi, come è umano che succeda dei tesori che si posseggono o si hanno a portata di mano, quasi non s'accorgono più di questo loro giardino vaghissimo che è stato, per secoli, il luogo di riposo e di gioia dei loro *vecc*, dai tempi lontanissimi a quando la velocità ha allargato gli orizzonti rimpicciolendo così il mondo, e portandoli sempre più lontano alla vana ricerca dei cantucci ignorati di riposo, a riparare i mesi di intensa e dinamica vita che logora le loro forze. Torneranno essi — come tornano gli uomini dalle illusorie inquietudini ai più intimi e raccolti e perciò più profondi pensieri — a questi orizzonti placidi e sereni, dove per ciascuno è un ricordo dell'infanzia e dell'adolescenza, dalla gita alla scampagnata, dall'ascensione alla villeggiatura?

Meravigliosa Brianza! Essa ha impresso alla sua gente un carattere serio e quasi aspro, sereno e quasi, apparentemente, indifferente; cosicchè, fuor delle contenute strofe pariniane della *Vita Rustica* e della *Salubrità dell'aria*, nessuna voce di poesia ne ha veramente cantata la dolce e vigorosa bellezza. Non che lo spirito brianzolo sia alieno dalla poesia, chè anzi direi proprio l'opposto; ma la sua è una poesia intima e chiusa che stenta a romper l'involucro dello spirito. Il Monti, il Foscolo, il Manzoni amarono questa terra più esprimendola che descrivendola, ma il suo vero canto è nella gagliardia silenziosa e laboriosa della sua stirpe, che avvicenda le generazioni in una fede operante senza bassa retorica.

Tutto vi è succoso, come i frutti e sano come le messi di questa terra, dalla forza di Alberto da Giussano all'arte di Marco da Oggiono, dalla saggezza politica di Gerolamo

(fot. G. Galimberti, Milano)
LE COLLINE BRIANTEE FRA BULCIAGO E RENATE, PERCORSE DALLA LINEA MILANO-OGGIONO, VEDUTE DAL GAGGIO.

Morone alla poesia di Ripano Eupilino, dalla fede attiva di Ariberto, di Filippo Archinti, del Cardinal Manni alla dottrina di Cesare Cantù, al valore ardente di Francesco Anzani, di Luciano Manara, di Giuseppe Sirtori.

Se dobbiamo credere a qualche rudero, già dal tempo dei Romani tra le valli medie del Lambro e dell'Adda, fu cercata sotto quel sereno cielo e in quelle balsamiche arie un'oasi di pace. È inutile qui ripeter cose che il Redaelli e il Cantù hanno detto in opere magistrali; ma in tutta quella dorsale di colli che poco a nord di Monza si eleva in un crescendo graduale, costellato di villaggi, dominando da un lato l'Adda argentea nel fondo, dall'altro la sottostante valle del Lambro, chiusa dall'anfiteatro d'Inverigo, dovettero sorgere *ville,* nel senso romano della parola (che si tradurrebbe meglio oggi con *fattoria*); questi duri guerrieri e politici avevano nel sangue l'amore della terra e non sapevano quindi disgiungere la gioia del riposo — lo chiamavano *ozio* — dal possesso e dalla cura della terra. È fama che ad Arcore, ad esempio, villeggiasse una principessa romana; a Cassago, con l'anima in tumulto che gli annunciava prossima la purificazione, si ritirò Sant'Agostino a studiare i misteri della fede e ivi, nella pace meditativa udì la voce soprannaturale che gli disse più volte, ad invito, *tolle et lege* chiamandolo alla lettura della Bibbia e alla conversione; sulla collina più propriamente detta della *Brianza* a nord della valle di Rovagnate, tra gente semplice e fedele, è fama che riparasse in un'ora di pericolo Teodolinda, la regina che convertì i Longobardi al Cristianesimo.

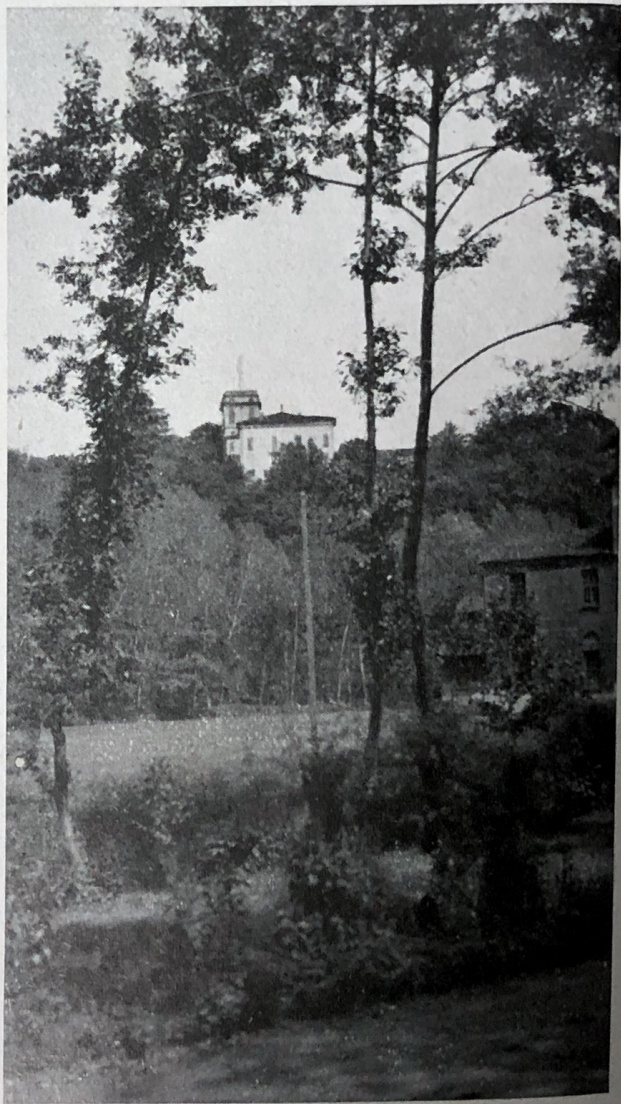
Proprio a questi colli, tra la Valmadrera, l'Adda, la Montevecchia e il Lambro fu circoscritto da principio il nome di *Brianza,* con molta probabilità da *Brigantia,* paese dei monti; ed a questa regione fu ristretto nel Medioevo il nome di Vicariato *montis Briantiae*. Più tardi questo estese la sua circoscrizione agli antichi feudi della Martesana e del Seprio; e da questo allargarsi della giurisdizione e del nome venne l'inclusione nella Brianza della regione dei laghi morenici e della piana d'Erba e la piana a nord di Monza e la riviera dell'Adda fin quasi a Cassano.

Ma lassù al colle già indicato, da cui lo

(*fot. G. Laeng, Milano*)
UN ASPETTO DELLA VILLA TAVERNA A CANONICA AL LAMBRO.

sguardo domina tutta la Brianza attuale fino a Montorfano, oltre la Rotonda di Inverigo e di dove nei giorni sereni si abbraccia la cerchia alpina dal Cervino al Sempione e le Prealpi dei Laghi sino ai massicci aspri e imponenti delle Grigne, restò, col nome, la tradizione della Terra, e della Gente e il segno della antica solidarietà guerriera in quell' oggi solitario Campanone della Brianza, che domina severo da metà del colle la vallata; voce oggi muta, ma che la nostra fantasia sente ancora chiamare a difesa e a preghiera a larghi, sonori rintocchi, ripercossi dagli echi del San Genesio e del Barro.

Terra e gente fedele, datasi al Cristianesimo che vi diffuse la sua luce dalle fonti battesimali — tra le più antiche — di Agliate nella Val del Lambro, di Barzanò sulla dorsale delle colline, di Galliano in quel di Cantù, vide sorgere nei più deliziosi recessi dove pare che l'anima, con un supremo anelito, possa giungere ai colloqui con Dio, abbazie, santuari e conventi, a cui più tardi trassero le folle ingenue nelle sagre e cercaron protezione perdono e oblio i derelitti: San Salvatore a Erba, a dominio della pianura sterminata, il convento di Sabbioncello sul colle modesto, col piazzaletto pieno di ombre e di pace, San Rocco a Merate, San Colombano a Beverate, i conventi di Pescarenico e del San Genesio, l'uno assopito al leggero sciabordío delle onde abduane, l'altro alto, dominatore, solitario sulla vetta del colle più alto; e i templari a Verderio, San Giuliano a Cantù, S. Pietro a Civate, la Madonna del Bosco, quella dell'Imbevera e quella di Concesa, col ricordo delle annuali fiere, gioiose e rumorose.

Nel '700, dopo tante vicende, che definitivamente legarono la Brianza a Milano, es-

(*fot. G. Laeng, Milano*)
LA VILLA DEL GERNETTO, O DELLA SOMAGLIA, PRESSO CANONICA RACCHIUSA IN UNA CORNICE DI VERDE.

(fot. G. Laeng, Milano)

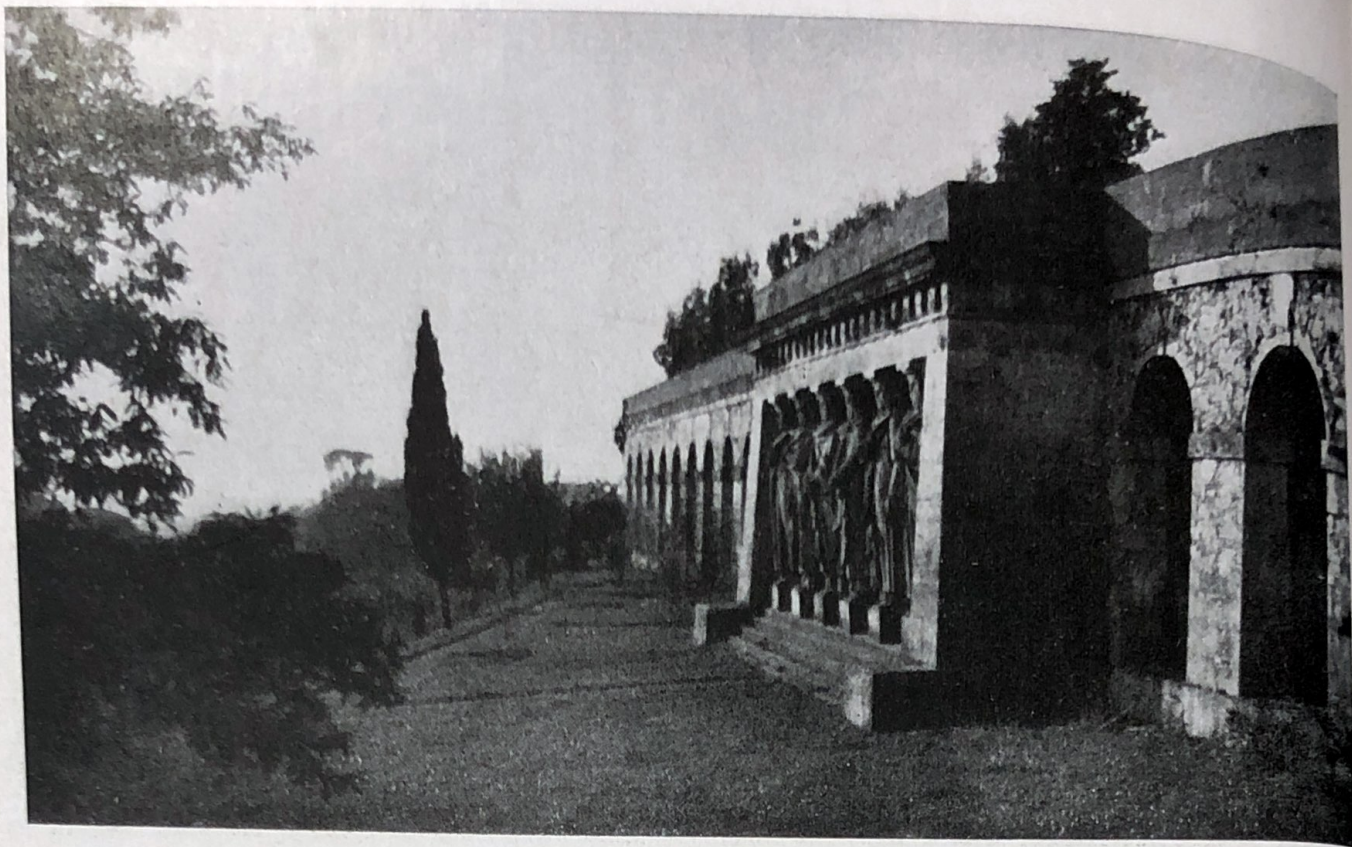
INVERIGO, CORONATO DI CIPRESSI, SULLO SFONDO DEI COLLI DELLA BRIANZA ORIENTALE.

sa diviene ad un tempo la sede delle prime industrie manifatturiere, e luogo ricercato di villeggiatura; oltre che la natura mite e splendente, gli affari attirano i milanesi verso il nord. È una gara delle due classi allora in contrasto: la nobiltà declinante per le ragioni stesse della storia, e la borghesia, oggetto di spregio e di ironia, ma orgogliosa della sua nuova ricchezza, forte di volontà e anelante a una nuova cultura. Per opera di quella salgono le grandi ville padronali, a declivio delle colline, sullo sfondo degli ampi viali o seminascoste nel folto dei giardini e ogni famiglia vuol vantare la propria e rivaleggiare di splendida ospitalità, negli autunni dorati, dando feste, organizzando gite e cavalcate, convocando nelle vaste sale sontuose gli invitati. In questo ambiente passarono nelle deliziose stagioni settecentesche e dei primi dell'800 il Parini e il Monti, il Foscolo e l'Appiani, il Bossi e il Cagnola e più tardi uno straniero che doveva decantare la Brianza come la più bella terra dell'Universo e poco meno del Paradiso terrestre, voglio dire Enrico Beyle, conosciuto sotto il nome di *Stendhal*, uno dei più grandi scrittori di Francia.

La borghesia industriale a sua volta faceva sorgere, accanto ai fiumi, alle rogge, ai canali le sue manifatture; centinaia di telai, migliaia di fusi, che a poco a poco richiamarono a sè le *villanelle*.

Soltanto che con la ricchezza portata dal-

(fot. D. Valsecchi, Lecco)

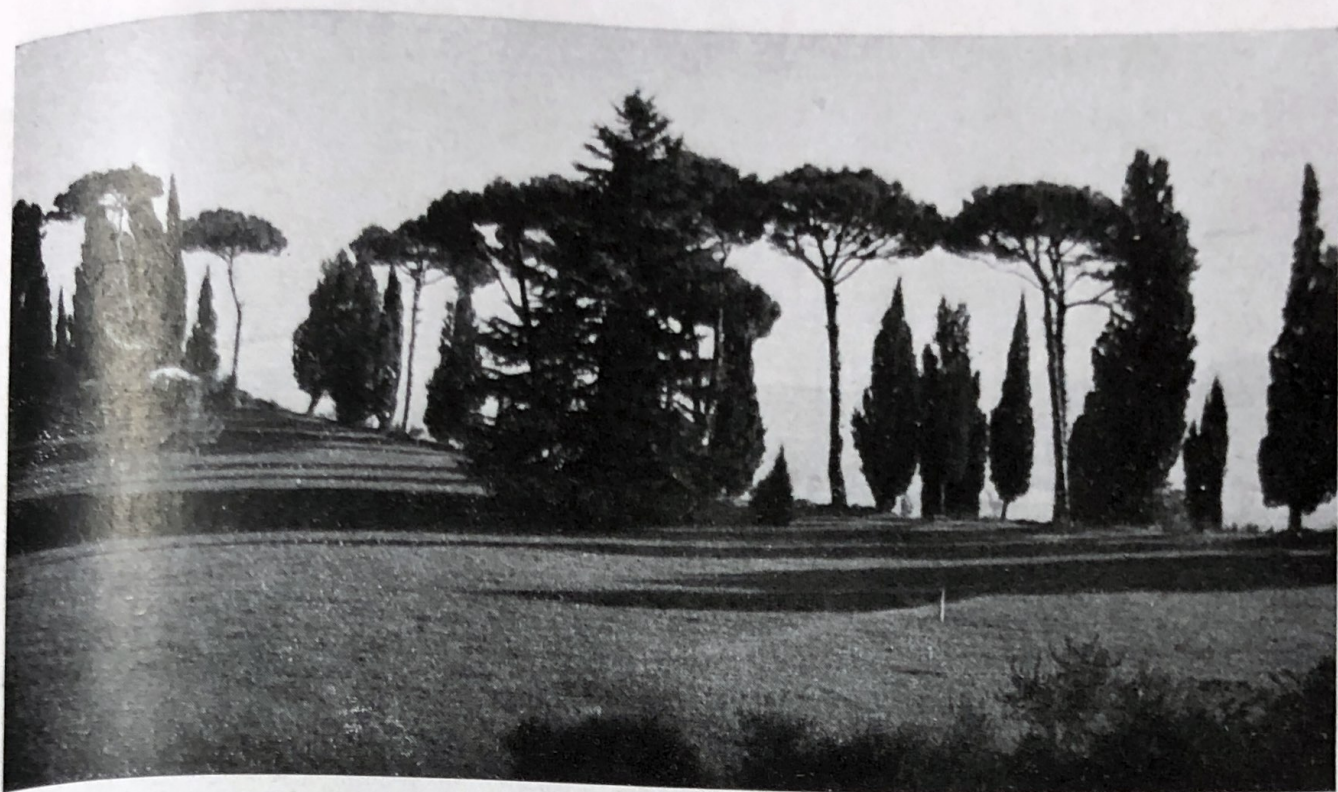
COSTUMI BRIANZOLI.

(*fot. G. Laeng, Milano*)
IL TERRAZZO DELLE CARIATIDI NELLA VILLA DEL CAGNOLA AD INVERIGO.

l'industria se ne allontanava la *salubrità* del

(*fot. G. Laeng, Milano*)
CASA QUATTROCENTESCA AD INVERIGO, PRESSO LA VILLA CRIVELLI.

vivere e anche l'agricoltura cominciava ad essere meno curata.

Ma, accanto allo stabilimento, sorgeva la casa padronale, senza pretesa di villa, un po' negletta e dispetta dalla *villa* nobiliare. Però col tempo e... coi danari, rivaleggiò ben presto con quella e bene spesso fu questa a ingoiar l'altra; e l'industriale comperava la villa nell'ora in cui venivano a soluzione le posizioni critiche create dalla spensieratezza settecentesca dei nobili.

Ed ecco la Brianza costellata di ville: quelle che provengono dalla trasformazione dei feudi e dei palazzi del '500 e del '600 (Monguzzo, Carcano, Merate, Brivio); quelle che risalgono al '700, più o meno trasformate, sempre trionfanti nei loro parchi: le ville del Gernetto o della Somaglia, dei Taverna, dei Jacini, dei Visconti di Modrone a Canonica e Macherio, dei Greppi, dei Nava, dei Bocconi a Monticello, dei Baragiola ad Azzate, dei Belgioioso a Parravicino e Carzaniga, dei Castelbarco, del Cagnola e dei Crivelli a Inverigo, dei Carcano ad Anzano, dei Borromeo-Besana a Sirtori, dei Beretta a Costa Masnaga, ecc.; quelle dei nuovi capitani d'industria, gravi, severe, riflettenti uno sforzo di volontà e una tenacia di propositi, dei Turati ad Alzate, dei Gnecchi a Verderio, dei Gadda a Garlate, dei Gavazzi, dei Traversi, dei Chierichetti. E finalmente le miriadi di

(*fot. G. Laeng, Milano*)
TRAMONTO D'AUTUNNO NEL GIARDINO DELLA VILLA DEL CAGNOLA AD INVERIGO.

ville e villette, moderne e modernissime.

Non ha forse torto chi ha osservato che proprio il diffondersi delle ville ha allontanato dalla Brianza le folle; i luoghi migliori che erano stati le mete più ricercate di gite popolari, furono un giorno cintati per chiudere proprietà e giardini; nel « punto di vista » sulla cima dei colli sorsero le case; ed è risaputo che la proprietà è di per sè egoistica ed esclude i terzi, specialmente quella che l'uomo conquista per farsene un'oasi di pace.

Questo spiega anche la cessata frequenza sulle ferrovie locali: i proprietari si servono di mezzi propri, specie automobilistici, oggi tanto diffusi, e le folle diradano, disertano. Così è avvenuto per quella ferrovia della Brianza Orientale, che attraversa la parte più amena della regione. Sostituita un quarto di secolo fa ad una tranvia a vapore — un vero trabiccolo, che da Monza risaliva gorgogliando, ansando, sbuffando la dorsale delle colline briantee, invadendo rumorosamente le strade ineguali di Casatenuovo, Monticello, Barzanò e scendendo con stridor di freni malchiusi alle quiete rive del lago di Oggiono — essa sollevò ai bei tempi le più vive speranze di una rinascita turistica della Brianza; il tracciato migliore e autonomo, il servizio più celere e poi collegato con Milano da Monza e con Lecco da Molteno, la visione di panorami vari e dolcissimi offrivano alla massa

(*fot. dott. G. Laeng*)
ALTRA CASA QUATTROCENTESCA AD INVERIGO, PRESSO LA VILLA CRIVELLI.

(*fot. G. Galimberti, Milano*)

LE FIORITE SPONDE DEL LAGO DI OGGIONO (O DI ANNONE).

un allettamento che si riteneva irresistibile.

La ferrovia, che oggi — malgrado l'ingiusta e crediamo solo temporanea dimenticanza del pubblico — continua bravamente il proprio dovere, dopo aver seguito un tratto della linea di Lecco, rasenta le mura orientali del Parco sino a Peregallo e la valle del Lambro per Lesmo, Triuggio e Carate, dove cominciano i bastioni delle colline. A Carate proprio comincia la vera Brianza. Carate: la torre di Teodolinda, le mura dei Della Torre, la sconfitta di Gian Giacomo de' Medici, la vecchiaia pensosa e la morte del Romagnosi; e, a due passi, giù nella valle, Agliate, antica matrice della Martesana, con la Collegiata fondata da Ansperto, con la Basilica del sesto secolo di Cristo e il Battistero non meno mistico; e a Realdino, per chi ama la natura più dell'arte, la celebre grotta ricca di incrostazioni stalattitiche, formatesi per lo stillicidio delle acque calciche.

La ferrovia, dopo Carate, lascia il Lambro e risale le alture della sponda sinistra della valle, avendo dinanzi ad anfiteatro lo spettacolo dei villaggi e dei casolari graziosamente assisi tra il verde; Verano sulla collina a sinistra, Villa Raverio a destra. Ed eccoci a Besana, grosso centro brianzolo, costellato di ville (Prinetti, Stucchi, Pagani, Pisa, Borella). Anche qui sorgono alla fantasia i ricordi del passato, accanto alle impressioni del presente: Garimberto, arcivescovo di Milano e la tremenda distruzione del De Medici.

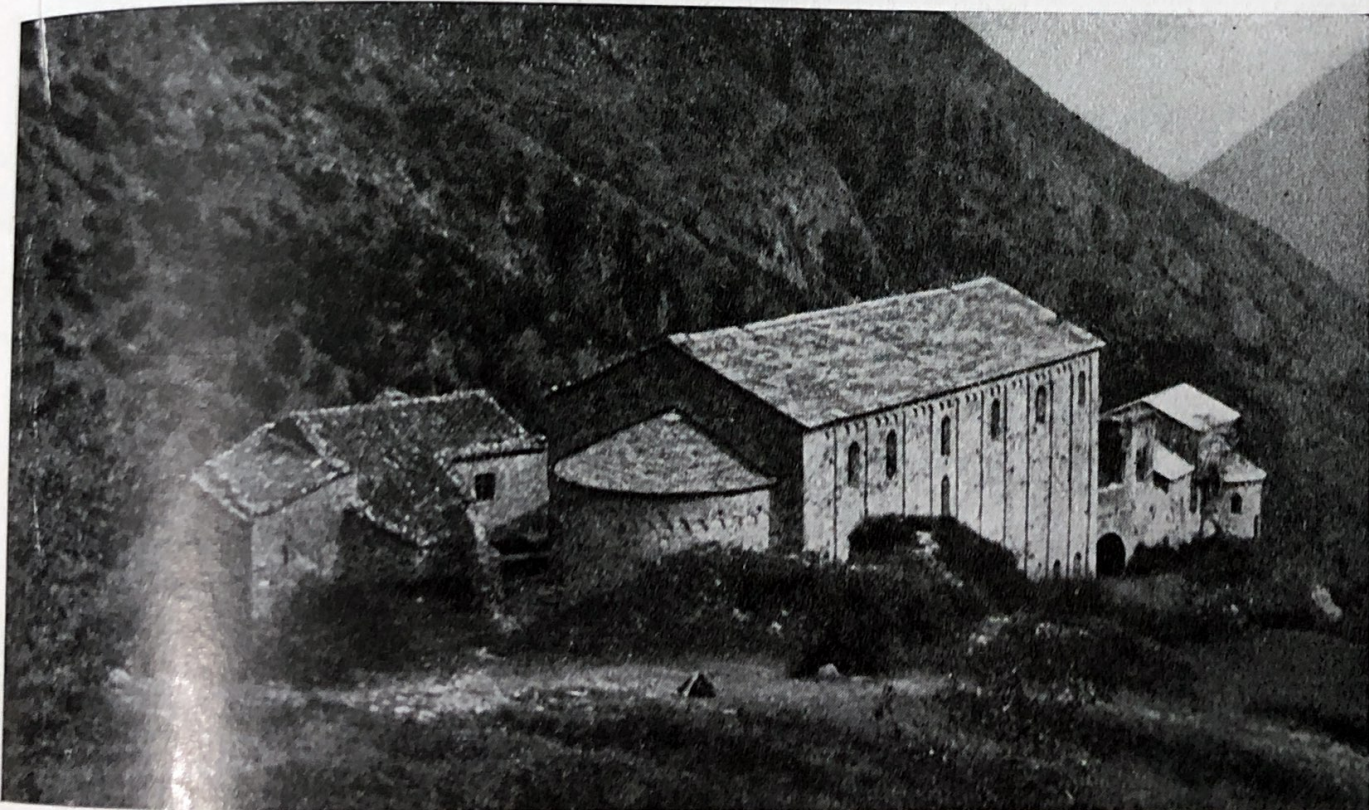
E proseguendo, dopo un breve tratto — sono in vista intanto la catena dei Corni di Canzo, i monti di Como e di Varese e, nei giorni limpidi, a sinistra, la catena alpina — ecco Renate, patria dell'ing. Camisasca che fu l'ideatore e il creatore di questa ferrovia; di qui una breve diramazione porta a Villa Romanò (*Romanorum* era, ai bei tempi!).

Si viaggia in mezzo alla campagna tutta ondulazioni, floridissima, verdeggiante a primavera, di un color oro caldo l'estate; ecco Veduggio, estremo lembo della terra milanese verso i monti, e a destra la Cassago di Sant'Agostino, Bulciago e Nibionno con l'avanzo del Castello e una torre che ricorda uno dei più foschi episodi delle lotte comunali; ecco Garbagnate Monastero (le Grigne e il Resegone, imponenti nelle loro rocce dolomi-

(*fot. G. Galimberti, Milano*)

IL « VAGO EUPILI » DEL PARINI, IL LAGO DI PUSIANO.

tiche, occhieggiano a tratti dalle scollature delle colline), ecco Costa Masnaga e Molteno, termine della linea, che qui vi si innesta con la Como-Lecco.

Siamo passati tra luoghi familiari dall'aspetto sereno, in vista di quadri pacati e a cui abbiamo assuefatti gli occhi, si può dir dalla nascita; in questo è il segreto psicologi-

(*fot. G. Laeng, Milano*)

L'INTERESSANTE ASSIEME DI COSTRUZIONI COSTITUENTI LA FAMOSA ABBAZIA DI S. PIETRO IN VAL D'ORO, SOPRA CIVATE.

(*fot. G. Laeng, Milano*)

IL VASTO QUADRO DELLE COLLINE BRIANTEE VEDUTO DAL POGGIO TREVEGGIA DI SIRTORI.

co della poca attenzione che vi prestano i passanti. Più lontano, sempre più oltre (la velocità ognor superata ce lo concede) sempre nuovi orizzonti! questo è l'anelito che si è in tutti diffuso, dopo la guerra. Le anime hanno sete di impressioni nuove e più forti: grandi foreste, cime altissime, cascate imponenti, laghi alpini: in questi vasti scenari si cerca una pace che poi non si trova, perchè è in noi e non fuori di noi di trovarla.

Chissà che le nostre folle, stanche di questa vana e sensazionale ricerca di una quiete spirituale nel sempre più veloce, nel sempre più lontano, non debbano presto tornare a cercarla in questo mite paradiso oggi un po' trascurato, dove tutto merita attenzione, la terra e la gente, la natura e l'arte, le cose e lo spirito; qui in una vita che ha ancora il senso della romanità pur nel vivo sentimento cristiano, in questi villaggi lindi, civettuoli, su questi poggi aerei, su queste strade che hanno serbato il silenzio e l'ombra discreta, la svolta e l'ascesa fantasiosa, non sacrificata ancora ai rombanti motori, qui tra le fattorie e i santuari, i castelli e le ville, i mercati e le sagre, al quieto trascorrere delle acque, al mite spirar delle aure balsamiche, qui dove la Natura sembra, in un patto millenario, essersi riconciliata con l'Uomo per elargirgli il dono di una vita operosa e felice?

LEO POLLINI.

TURISMO E METEOROLOGIA

Il clima viene comunemente definito come l'insieme delle condizioni meteorologiche alle quali nell'avvicendamento delle stagioni una determinata località è soggetta, messe in rapporto con le condizioni topografiche del luogo medesimo e considerate in relazione alle influenze che esercitano sull'organismo.

Questa definizione sta a provare quale importanza i climi rivestano anche per il turismo e spiega come la loro nozione possa influire sulla frequentazione d'un gran numero di località ed altresì a determinarla. Infatti per le stazioni di cura il clima è manifestamente un fattore preponderante: delle *climatiche* esso è l'unica etichetta; nelle *balneari* costituisce un elemento salutare da collocarsi sullo stesso piano della balneazione; per le *idrominerali* è un complemento della crenoterapia il cui valore non è più da discutere. Ma anche considerando la pleiade delle località frequentate per semplice soggiorno, o villeggiatura che si voglia dire — senza cioè annettervi uno specifico scopo curativo — è difficile che la scelta di esse prescinda dalle rispettive condizioni climatiche quando addirittura non la guidino.

Peraltro, il clima non è un'entità suscettibile d'essere descritta con vaghe espressioni accennanti, per esempio, alla sua mitezza, alla sua dolcezza, alla sua freschezza, all'aria buona o all'aria leggera; se ne è abusato troppo e fortunatamente han fatto il loro tempo. Ma quando si voglia con qualche serietà far conoscere le prerogative d'un luogo di cura o di soggiorno, se ne deve precisare la fisionomia climatica con la scorta dei soli coefficienti che valgono a determinarla, ossia i dati delle osservazioni meteorologiche, integrati dallo studio della topografia locale; e ben a ragione si parla, in climatologia, di *climi locali, o microclimi,* poichè anche luoghi vicini possono avere proprietà climatiche diverse e di conseguenza esplicare sull'organismo azioni differenti.

Ma sono proprio le osservazioni meteorologiche quelle che sinora, da noi, hanno fatto più largamente difetto; se consultiamo i pochissimi trattati che si occupano della climatologia italiana — come il Roster, il De Giaza o il più recente Crestani — ce ne accorgeremo facilmente, e dovremo ammirare lo sforzo fatto da quegli autori per trarre, con acume e con coscienza, qualche conclusione definita dallo sparuto materiale esistente.

Una saggia disposizione contenuta nell'articolo 3 del regolamento 12 agosto 1927, per l'esecuzione della legge 1° luglio 1926 sulle Stazioni di cura, soggiorno e turismo, assegna alle Aziende autonome di esse il compito di concorrere « all'impianto e all'eventuale esercizio di osservatori meteorologici, quando manchino o sieno insufficienti quelli esistenti »: saggia disposizione — abbiamo detto — ch'è il frutto d'una concezione pratica e realistica di quella che deve essere l'attrezzatura delle stazioni ufficialmente qualificate, manifestamente anche ai fini d'una bene intesa ed efficace propaganda; essa non doveva quindi rimanere lettera morta.

Già da tempo, infatti, l'ENIT è venuto studiando la questione, ed ha anzitutto determinato l'esatta situazione delle località sopraddette nei riguardi dei mezzi d'osservazione meteorologica a loro disposizione. Dalle accurate indagini fatte è, in riassunto, risultato: in primo luogo, che estese zone di eminente interesse turistico erano pressochè sprovviste di impianti meteorologici anche modesti, e più specialmente questi mancavano in non poche località di esse, le quali pure hanno carattere esclusivo di stazioni climatiche; che degli impianti esistenti, alcuni erano incompleti ed altri possedevano strumenti di scarsa precisione; che in linea generale esisteva una notevole disformità tanto nel tipo degli strumenti usati come nel modo di fare le osservazioni; che un certo numero di località disponeva invece di buoni osservatori perfettamente funzionanti.

L'ENIT si propose quindi di coordinare questa materia, sia promuovendo l'impianto di stazioni meteorologiche laddove risultassero necessarie, sia ottenendo che gli impianti esistenti venissero, ove occorresse, riordinati col controllo degli strumenti, con l'acquisto di altri apparecchi indispensabili, con l'uniformazione della presa delle osservazioni. Per l'attuazione di questo programma era opportuno assicurarsi la collaborazione di

un organismo tecnico; ed infatti il Commissariato per il Turismo propose al Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste — ricevendone pronta e cordiale adesione — che il R. Ufficio Centrale di Meteorologia e Geofisica prestasse all'ENIT la competente opera propria in questo campo.

Il lavoro fu subito iniziato dall'ENIT e dal R. Ufficio, un alto funzionario tecnico del quale, espressamente incaricato, compiè numerosi sopraluoghi che portarono a buon punto l'organizzazione locale, di guisa che alla fine del 1932 s'era già potuta costituire una rete di stazioni ove si compievano regolarmente e con criteri uniformi le osservazioni meteorologiche.

Il Commissariato per il Turismo dispose allora che l'ENIT provvedesse, dal gennaio 1933, alla pubblicazione di un *Bollettino meteorologico mensile*: il primo numero, portante i dati del gennaio, ha infatti veduto la luce nella prima metà di febbraio e gli altri successivi sono regolarmente apparsi nella prima decade del mese seguente a quello cui si riferiscono.

Per la preparazione del Bollettino le stazioni meteorologiche vengono fornite, a cura dell'ENIT, di appositi moduli a tabella, nei quali sono registrate le osservazioni giornaliere d'ogni mese; non oltre la terza giornata del mese successivo le tabelle si trasmettono al R. Ufficio Centrale di Meteorologia, ove le rilevazioni sono elaborate per la loro pubblicazione nel Bollettino. Questo contiene i dati seguenti: Temperatura (media delle minime, minima assoluta, media delle massime, massima assoluta, media mensile) - Percentuale dell'umidità relativa - Venti prevalenti - Nebulosità - Stato del cielo (numero dei giorni sereni, misti e coperti) - Quantità delle precipitazioni - Ore di sole (quest'ultima indicazione è attualmente fornita per un numero ancor ristretto di località, cioè quelle che sono già provvedute di eliofanografo). Inoltre, per varie stazioni balneari, sono date la temperatura dell'acqua di mare e quella della sabbia, presa alla superficie e a 20 cm. di profondità.

Il Bollettino meteorologico è ad alta tiratura e viene largamente distribuito, oltre che in Italia, all'estero. Esso è anche pubblicato in appendice al bollettino mensile di Statistica del Turismo, pure dell'ENIT.

Molto opportunamente il Bollettino non è stato limitato alle sole stazioni di cura, soggiorno e turismo ufficialmente riconosciute, ma vi sono comprese pure le città a carattere turistico ed altri luoghi frequentati per cura o per villeggiatura. Attualmente vi figurano una sessantina di località, ma delle nuove se ne vanno aggiungendo ogni mese, a misura che i rispettivi impianti entrano in funzione.

Il Bollettino è stato dovunque accolto con il massimo favore, precisamente perchè reca quelle notizie che oggi vengono correntemente richieste da chiunque prospetti di intraprendere un viaggio o di scegliersi un soggiorno. Naturalmente il valore della pubblicazione andrà di continuo aumentando a misura che il complesso dei dati in essa raccolti, mese per mese, stagione per stagione, anno per anno, consentirà di sempre meglio individuare le particolarità climatiche delle differenti località.

Ma il servizio meteorologico promosso dall'ENIT non si esaurisce certamente nell'unica finalità di pubblicare il Bollettino. I dati desunti, per tanti luoghi, dalle osservazioni giornaliere verranno infatti a costituire un prezioso e sicuro materiale documentario il quale potrà servire di base, in progresso di tempo, a tutta una serie di opuscoli illustranti il clima delle rispettive località. Pubblicazioni simili hanno pure — come è ovvio — una cospicua funzione propagandistica; prova ne sia che numerosi luoghi di soggiorno e di cura, per ora assai più all'estero che da noi, ne sono provveduti e li diffondono a getto continuo. A questo proposito è doveroso segnalare i due volumi sinora usciti della *Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura d'Italia*, del Touring, nei quali la parte climatica è svolta in modo dettagliato per tutte le località ivi trattate nelle quali sia stato possibile raccogliere la indispensabile documentazione.

Ma, oltre a ciò, la rete meteorologica dei luoghi di cura e soggiorno sarà chiamata ad assolvere ad un compito di *informazione attuale*, la cui enunciazione basta da sola a farne misurare tutta l'importanza: si potrà cioè organizzare un servizio telegrafico per trasmettere giornalmente, tanto all'interno quanto all'estero, le notizie meteorologiche di quelle località che v'abbiano interesse e

durante le epoche stagionali in cui tali notizie possono costituire un elemento d'attrazione. Così — per limitarci ad un solo esempio — la diffusione, attraverso la stampa quotidiana e le agenzie di viaggio, d'un breve bollettino indicante la temperatura, lo stato del cielo e le ore di sole di località come Bordighera, Ospedaletti, Sanremo (il cui Ente Autonomo pubblica già da parecchi mesi un proprio accurato bollettino meteorologico settimanale, in varie lingue) o Alassio, o come Brioni o Cigale, come Capri, Sorrento o Taormina, costituirà durante l'inverno un argomento irresistibile di invito, la designazione imperativa della mèta, il « partite oggi » — *leave to-day!* — per tutti coloro che si accingono ad abbandonare le brume ed i rigori dei paesi freddi, in cerca di climi tiepidi e solatii. Ma la varietà climatica del nostro Paese è tale che in ciascuna stagione dell'anno un folto gruppo di località potrà, anche sotto questo aspetto, essere facilmente e proficuamente « propagandato ». E cade qui in acconcio di accennare altresì alle segnalazioni per le stazioni di sports invernali, le quali — grazie al servizio meteorologico dell'ENIT — riceveranno colla ventura stagione un più ampio sviluppo e saranno improntate a sempre maggiore esattezza.

Nel concludere queste note, non è fuor di luogo ricordare come piuttosto frequentemente sieno stati messi in circolazione dati meteorologici errati a causa di osservazioni malfatte, trascurate o incomplete, ovvero... riveduti e scorretti per meglio servire ai fini d'una poco scrupolosa pubblicità: scetticismo e discredito ne furono l'inevitabile e dannosa conseguenza. Anche a questo riguardo, il servizio meteorologico dell'ENIT — affidato nella sua compagine tecnica alla perizia ed al costante e rigoroso controllo del R. Ufficio Centrale di Meteorologia e Geofisica — apporterà indiscutibili benefizi, poichè non solo ne risulteranno rettificate situazioni locali indebitamente compromesse, ma ristabilirà la generale fiducia in una materia la cui divulgazione può essere altamente giovevole solo in quanto venga fatta con serietà e sincerità.

GUIDO RUATA.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

Istruzioni del Commissariato per il Turismo, a favore dei treni popolari.

Il Commissariato per il Turismo ha inviato ai Presidenti delle Aziende Autonome di cura, soggiorno o turismo, ai Podestà dei Comuni di cura soggiorno o turismo ed ai Presidenti dei Comitati provinciali del turismo, una circolare concernente l'opera che detti organismi debbono svolgere a favore dei treni popolari.

Dice la circolare:

« Richiamo la particolare attenzione delle SS. LL. sul programma dei treni popolari festivi predisposto per i prossimi mesi dal Ministero delle Comunicazioni, e mi riferisco alle istruzioni diramate in occasione del primo esperimento di attuazione dei treni in questione.

L'esperienza di questi due anni dà diritto ad esigere che le località contemplate dal programma 1933 come mèta dei treni popolari festivi siano quest'anno preparate a ricevere e ad assistere i gitanti in modo soddisfacente.

Nel confermare le istruzioni a suo tempo impartite, credo opportuno insistere in particolar modo sulla necessità di organizzare con ogni cura uffici di informazione in prossimità delle stazioni ferroviarie; di promuovere speciali tariffe nei servizi pubblici di trasporto e miti prezzi nei pubblici esercizi; di disporre perchè, nelle località parimenti dotate di bellezze artistiche o naturali, i gitanti vengano guidati per gruppi da competenti illustratori, e — nel caso di gite popolari a sosta prolungata — le visite possano essere integrate da interessanti esposizioni riassuntive ed illustrative delle cose vedute, con speciale riguardo alle grandi opere del Regime.

Sarà infine particolarmente utile che, nelle località di maggiore importanza, gli enti turistici locali provvedano all'edizione, in veste modesta ma in quantità rilevante, di schematiche guide che illustrino succintamente le attrattive delle località stesse, e contengano notizie pratiche per i gitanti, con particolare menzione dei prezzi speciali concordati negli esercizi e nei servizi pubblici.

Prego le SS. LL. di disporre perchè sia rimessa a questo Commissariato, il giorno successivo a quello dell'effettuazione dei treni, una brevissima relazione sull'organizzazione attuata, sui risultati ottenuti e sugli eventuali incidenti o inconvenienti occorsi, dandomi anche un cenno approssimativo del numero complessivo dei gitanti affluiti in ciascuna località.

Questo Commissariato, a sua volta, provvederà, con maggiore intensità, alle abituali ispezioni ».

L'esito del Concorso per un articolo sull'Italia.

Presso la Direzione Generale dell'ENIT si è riunita la Commissione giudicatrice dei lavori partecipanti al III Concorso indetto dall'ENIT per il migliore articolo di propaganda turistica sull'Italia pubblicato all'Estero.

Essa si è particolarmente soffermata su quelli del sig. Teodoro Vaucher e della sig.na Frederika Blankner.

Il primo intitolato « Les travaux de la nouvelle Rome, la ville moderne et la cité antique », apparso su *L'Illustration* di Parigi, è dedicato al piano regolatore della nuova Roma, e contiene una cronistoria dei lavori edilizi eseguiti nell'Urbe nelle varie epoche, con particolare riguardo alle opere compiute dal Regime Fascista.

Il secondo, dal titolo « The City of the Ivory Tower », presentato dalla Sig.na Blankner, è stato pubblicato sulla importante rivista americana *Virginia Quarterly Review* e sull'*Atlantica* di New York.

La Torre d'avorio è la torre di Pisa, e la Blankner, descrivendo la tranquillità e la quiete di una città italiana, ha inteso affermare in modo persuasivo che il ritmo della vita in Italia è gagliardamente sereno e tranquillo e che, nonostante il dinamismo del Regime, è possibile trascorrere giorni idillici in un grande centro dell'Italia nuova.

La Commissione, di fronte alle due opere, ha ritenuto, con voto unanime, di classificarle a pari merito, assegnando alla sig.na Blankner ed al sig. Vaucher, L. 2000 per ciascuno.

Le rimanenti L. 1000 sono state conferite al sig. Gustav W. Eberlein, per l'articolo «Die Entstehung eines Staates», apparso sulla rivista *Die Woche* di Berlino, descrivente il vigoroso impulso che il Fascismo ha saputo dare all'Italia, e dove parla delle nuove strade, delle autostrade, delle nuove abitazioni, del meraviglioso sviluppo di Ostia, dell'Acquedotto Pugliese ed esalta Mussolini.

Con medaglia d'oro sono stati premiati, l'articolo « L'Italie thermale et climatique du Sud » del dr. L. Porcheron, pubblicato dalle due riviste *Marseille Medical* e *La Méditerranée*; e « Italienische Reisebilder » della sig. Marguerite Klitsch, apparso sul giornale *Teltower Krenseblatt* di Berlino.

Alla sig.a Helene Buhler Bullock infine è stata conferita una medaglia d'argento per lo scritto « Over the News Roads of Italy », pubblicato anch'esso dalla rivista *Atlantica* di New York.

Al Concorso hanno partecipato 10 concorrenti con dieci articoli; dei quali due in lingua inglese, quattro in francese e quattro in tedesco.

La «GUIDA D'ITALIA» del T. C. I.

L'Italia, la sua storia, le sue bellezze naturali e artistiche, le sue attuali realizzazioni sono all'ordine del giorno in tutto il mondo. Centinaia di migliaia di turisti vi convengono da ogni Paese. Tutti volgono gli occhi alla Maestra di Civiltà, desiderosi di visitarla.

È quindi doppiamente doveroso per gli Italiani tutti di conoscere la loro gloriosa Patria. Per facilitare e diffondere questa conoscenza il Touring ha creato la sua GUIDA D'ITALIA, la più completa e omogenea descrizione dell'Italia nelle sue caratteristiche fisiche, nelle sue gloriose memorie, nelle sue bellezze naturali, nei suoi tesori d'arte, nelle sue risorse economiche, nel suo fervore di rinnovamento.

La notissima serie viene aggiornandosi con sempre nuove edizioni, che sono rifacimenti pressochè completi, tenendo conto delle trasformazioni rapidissime e imponenti verificatesi in ogni regione italiana. I volumi «Piemonte» e «Lombardia» sono alla 5ª edizione; «Venezia Tridentina» e «Veneto» alla 3ª; «Roma e dintorni», «Firenze, Siena, Perugia, Assisi», «Napoli e dintorni», «Sicilia», «Sardegna», alla 2ª. Altri volumi sono in lavoro.

Nell'elenco le nuove edizioni sono contraddistinte con un asterisco.

	Alla Sede	*Italia e Colonie*	*Estero*
*PIEMONTE (1 vol. - ediz. 1930)	L. 18 —	L. 20 —	L. 22 —
*LOMBARDIA (1 vol. - ediz. 1930)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
*VENETO (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
*VENEZIA TRIDENTINA E CADORE (1. vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
VENEZIA GIULIA (1 vol. - ediz. 1925)	» 10 —	» 12 —	» 14 —
LIGURIA, TOSCANA A NORD DELL'ARNO, EMILIA (2 vol. - ediz. 1924)	» 20 —	» 23 —	» 26 —
Ciascun volume separatamente	» 10 —	» 12 —	» 13,50
ITALIA CENTRALE (4 volumi):			
I volume (*Territorio a Est e a Sud della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1924)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* II volume (*Firenze, Siena, Perugia e Assisi* - ediz. 1929)	» 12 —	» 13,50	» 15,50
III volume (*Territorio a Ovest della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1923)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* IV volume (*Roma e dintorni* - ediz. 1931)	» 20 —	» 22 —	» 24 —
ITALIA MERIDIONALE (3 volumi):			
I volume (*Abruzzo, Molise e Puglia* - ediz. 1926)	» 10 —	» 12 —	» 15 —
* II volume (*Napoli e dintorni* - ediz. 1931)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
III volume (*Campania, Basilicata e Calabria* - ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
*SICILIA E ISOLE MINORI (1 vol. - ediz. 1928)	» 15 —	» 16,50	» 19 —
*SARDEGNA E CORSICA (1 vol. - ediz. 1929)	» 15 —	» 16,50	» 18,50
POSSEDIMENTI E COLONIE ITALIANE (1 vol. - ediz. 1929)	» 16 —	» 18 —	» 20 —

PREZZI SPECIALI PER GRUPPI DI GUIDE

GRUPPO DELLE NUOVE EDIZIONI: Piemonte (1 vol.) – Lombardia (1 vol.) – Veneto (1 vol.) – Venezia Tridentina e Cadore (1 vol.) – II e IV vol. della Guida dell'Italia Centrale (2 vol.) – Napoli e dintorni (1 vol.) – Sicilia e Isole Minori (1 vol.) – Sardegna e Corsica (1 vol.): Alla Sede **L. 140 —**; Italia e Colonie **L. 146 —**; Estero **L. 165 —**.

I 4 VOLUMI DELL'ITALIA CENTRALE: Alla Sede **L. 50 —**; Italia e Colonie **L. 53 —**; Estero **L. 61 —**.

I 3 VOLUMI DELL'ITALIA MERIDIONALE: Alla Sede **L. 40 —**; Italia e Colonie **L. 43 —**; Estero **L. 50 —**.

LA SERIE COMPLETA DEI 17 VOLUMI: Alla Sede **L. 220 —**; Italia e Colonie **L. 228 —**; Estero **L. 220 —**, *oltre alle spese postali.*

I suddetti prezzi s'intendono per i Soci del T. C. I; ***per i non Soci essi sono aumentati del 100 %.***
Chiedere le condizioni per **l'acquisto dell'intera serie della Guida a pagamento rateale.**

PER LE VOSTRE VACANZE, al mare o al monte,

PER LE VOSTRE GITE, in auto, in moto, in bicicletta o a piedi, in terra e in mare,

il Touring Vi offre con le sue carte e le sue guide una documentazione preziosa, il corredo indispensabile per lo studio, l'organizzazione e la migliore riuscita d'ogni viaggio, gita o escursione.

Per gli automobilisti frettolosi ecco la *Carta automobilistica al 650.000* in 2 fogli e quella *al 300.000* in 10 fogli; pel turista e l'automobilista, che non si accontentano di trascorrere velocemente da regione a regione, la *Carta d'Italia al 250.000* in 62 fogli che costituisce la più bella e la più pratica carta turistica d'Italia. L'*Indice* di questa carta è il più vasto repertorio di nomi geografici esistente sull'Italia (115.000 voci e 90.000 altimetrie). Solo pochissimi fogli sono ancora della prima edizione. Nella maggior parte hanno subìto un profondo lavoro di revisione e talora di reincisione. Le nuove edizioni si succedono rapidamente e il rinnovamento completo della carta è ormai prossimo. Si veda in proposito il quadro d'unione a pag. *115* del fascicolo di aprile di questa Rivista.

Per l'escursionista e l'alpinista il Touring ha preparato infine la magnifica serie dei fogli della *Carta delle zone turistiche al 50.000*, che si arricchirà entro l'estate prossima di nuovi fogli per le regioni dell'Ortles-Cevedale, Adamello, Presanella, Gruppo di Brenta, Monte Bianco, Gran Sasso d'Italia.

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650.000 in 2 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – per ciascun foglio	L. 7 —	L. 8 —	L. 10,50
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA – per un foglio	» 14 —	» 16 —	» 18,50

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 300.000 in 10 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – Raccolta completa	L. 54 —	L. 60 —	L. 70 —
Idem Fogli N. 1-3-4-6-8 – ognuno	» 7 —	» 8 —	» 10,50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 4 —	» 5 —	» 7 —
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA – Racc. completa	» 120 —	» 128 —	» 120 (1)
Idem Fogli N. 1-2-3-4-5-6-8 – ognuno	» 14 —	» 16 —	» 18,50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 10 —	» 12 —	» 14,50

(1) *Oltre le spese postali.*

CARTA D'ITALIA AL 250.000 in 62 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Ciascun foglio	L. 1 —	L. 1,80	L. 2,50
Raccolta completa di 62 fogli	» 50 —	» 55 —	» 60 —
Indice generale dei nomi contenuti nei fogli della Carta	» 5 —	» 8,50	» 12 —

CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine (1 : 50.000)	L. 4 —	L. 5,50	L. 6,50
Palermo, la Conca d'Oro e dintorni (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Il Cervino e il Monte Rosa (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
La Riviera di Levante da Genova a Sestri (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, Catinaccio, Sassolungo e Sella (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Bolzano e dintorni (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Merano e dintorni (1:50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Il Golfo di Napoli (Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia) (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Il Golfo di Napoli (La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri) (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
San Martino di Castrozza e le zone adiacenti (1 : 50.000)	» 8 —	» 9,50	» 10,50
La Riviera di Sanremo, Ospedaletti, Bordighera (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
ROMA E DINTORNI al 200.000 con pianta schematica al 20.000 degli attraversamenti di Roma	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Gruppo delle Grigne (1 : 20.000)	» 10 —	» 11,50	» 12,50

ALI E
STELLE
signoreggiano i Regni azzurri, meta dei sogni e delle fantasie. I maestri dell'arte moderna del profumo, SAUZÉ FRÈRES di PARIGI, hanno vestito d'azzurro l'ultima loro creazione: EXOTIS, tratta da essenze esotiche e da piante e fiori fin qui sconosciuti. L'Acqua di Colonia EXOTIS, il profumo, la cipria, la lozione EXOTIS, oltre che prodotti purissimi, costituiscono con la loro veste artistica e originale, un invito al sogno e all'azzurro.
20.000 LIRE di premi sono a vostra disposizione partecipando al Concorso Florodor Sauzé Frères. Chiedere programma dettagliato presso tutti i Profumieri o alla Ditta S. Jonasson & C. - Pisa
Eau de Cologne
EXOTIS
SAUZE
FRÈRES
PARIS
Enneci-Milano

VITA DEL TOURING

La distribuzione delle pubblicazioni spettanti ai Soci nel corrente anno.

E' ultimata da tempo la spedizione a tutti i Soci del IV volume di *Attraverso l'Italia* (Sicilia) e del II volume della *Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia* (Le stazioni dell'Adriatico e dell'Jonio, di Rodi e della Libia).

La spedizione dei primi 3 fogli della *nuovissima Carta d'Italia al 500.000* ha avuto inizio ai primi di giugno e sarà ultimata nella prima quindicina di luglio. Pertanto i nostri Soci tengano presenti questi dati nell'inoltrare eventuali reclami.

Il fatto che tutte le 3 pubblicazioni date gratuitamente ai Soci nell'annata sono pronte e possono venire spedite immediatamente, dovrebbe enormemente facilitare la propaganda.

Coloro che seguono la statistica dei Soci pubblicata nell'ultima pagina di ogni numero della Rivista, potranno rendersi conto che la situazione è buona e non è arrischiata la speranza di poter superare il numero di Soci raggiunto a fine 1932. Ma bisogna sempre aspirare al più ed al meglio.

Confidiamo perciò nell'aiuto di tutti i buoni amici del Touring, i quali vorranno certamente aiutarci, compiendo attiva opera di propaganda presso i loro amici, conoscenti, dipendenti, ecc., per ingrossare le file del Sodalizio. Facciano a loro presente che con quest'anno comincia la distribuzione della Carta d'Italia al 500.000, aspettando un altr'anno a farsi Soci o ne avrebbero la collezione scompleta o dovrebbero pagarla a parte.

Ricordiamo inoltre che i Soci inscritti nel 1933, hanno modo di procurarsi con lieve spesa i volumi già pubblicati delle prime due fra le collezioni suddette. Per sole **L. 40** infatti verranno loro spediti i volumi I, II, III di «Attraverso l'Italia» (*Piemonte*, *Lombardia*, parte I e *Lombardia*, parte II), il *volume I della Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia* (Le stazioni del Mar Ligure e del Mar Tirreno) e per di più l'*Annuario Generale 1932-33* (Dizionario dei Comuni e delle frazioni d'Italia, ricco di dati statistici, turistici e geografici, in 1120 pagine).

I Consoli Scolastici.

Sempre per rendere più intensa la penetrazione del Touring ovunque e specialmente in quegli ambienti i quali, come la Scuola, rappresentano il campo più adatto per approfittare della nostra opera, tutta rivolta alla conoscenza del Paese ed alla diffusione della cultura, sono stati creati i Consoli Scolastici.

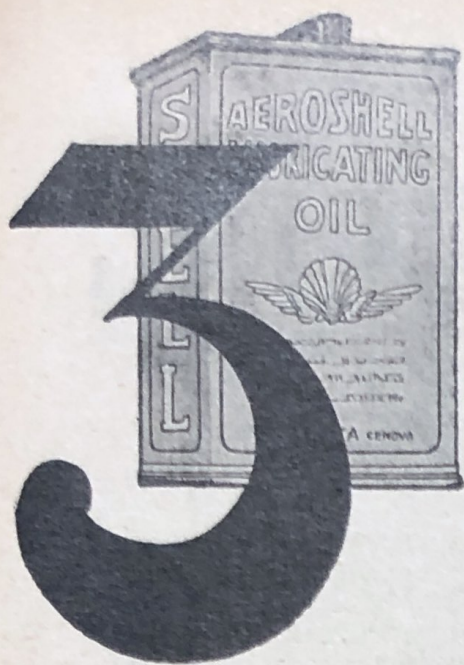
E' noto infatti che oltre ai Consoli esistenti in tutti i Comuni, vi sono delle categorie speciali di Consoli i quali agiscono in determinati ambienti particolarmente favorevoli per lo svolgimento della propaganda. Vi sono così i Consoli Navali per la R. Marina e per la Flotta Mercantile, i Consoli Universitari per i vari Atenei del Regno; i Consoli Militari per tutti i Corpi delle Forze Armate di terra e dell'aria dello Stato: R. Esercito, R. Aeronautica, R. G. di Finanza, M. V. S. N.

Abbiamo pensato che anche le Scuole Medie offrono un campo feracissimo per l'azione di propaganda e ci siamo perciò rivolti ai Presidi di tutti gli Istituti Medi di Istruzione, affinchè ci designassero, fra i dipendenti Insegnanti, un volonteroso amico del Sodalizio il quale si assumesse la carica di Console Scolastico del T. C. I. col compito di procurare al Sodalizio nuovi Soci fra i giovani Studenti; compito, oltrechè nobile, relativamente facile perchè se il farsi Socio è un atto di grande utilità morale, culturale e materiale per chicchessia, lo è specialmente per gli Studenti e per i giovani, che nelle pubblicazioni del T. C. I. trovano una miniera di utili e dilettevoli cognizioni, con una minima spesa.

Dobbiamo dire che i Presidi e gli Insegnanti hanno risposto alla nostra richiesta in modo da superare ogni più favorevole previsione.

A tutt'oggi infatti, oltre 200 Consoli Scolastici sono stati nominati nei R. Ginnasi, Licei, Istituti Tecnici, Magistrali e Commerciali, nonchè nelle Scuole di Avviamento Professionale.

Che l'idea fosse buona è stato subito dimostrato dal modo nel quale i nuovi Consoli hanno risposto alle speranze in essi riposte. Infatti, benchè l'anno scolastico all'atto della loro nomina fosse ormai agli sgoccioli e gli esami fossero alle porte, la collaborazione di questi Consoli ci ha portato centinaia di nuovi Soci; ma quasi tutti i cortesi presentatori non hanno mancato di avvertirci che più e meglio potranno operare in favore del nostro Sodalizio con l'iniziarsi del prossimo anno scolastico.

Segnaliamo pertanto questi nostri attivi e benemeriti collaboratori alla riconoscenza di tutti coloro che amano il Touring e ne vedono con piacere la continua e promettente ascesa.

3
SHELL
AEROSHELL
OIL

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

La pista di controllo del funzionamento degli autoveicoli.

La sede di Milano del R. A. C. I., che, come è noto, ha istituito alcuni mesi or sono, a titolo sperimentale, la prima pista italiana di controllo, usufruendo a tale scopo di un tratto di viale asfaltato messo a disposizione dal Comune di Milano e posto fra Via Marina e i Boschetti, mette ora in luce un'elegante pubblicazione che illustra la bella iniziativa.

Nel tratto suddetto di strada, fu delimitata a mezzo di strisce bianche una zona larga m. 5 e lunga m. 120, destinata a servire da pista.

La pista fu divisa in sei sezioni, destinate ciascuna ad una determinata operazione di verifica, i cui risultati venivano annotati sopra una scheda. Alla prima fermata si compilava il documento di controllo; alla seconda si verificava l'allineamento dei fari, l'efficienza delle varie luci, del tergicristallo, del segnale indicatore di direzione e del segnale acustico. La terza fermata era riservata alla verifica del giuoco dello sterzo; la vettura passava quindi alla quarta zona nella quale si verificavano i freni, misurando cioè l'efficienza della frenatura, l'equilibrio dei freni e così via. Nella quinta zona si procedeva a verificare l'allineamento delle ruote e infine la sesta fermata della macchina costituiva il traguardo d'uscita dalla pista di controllo e si comunicavano qui al proprietario gli eventuali difetti riscontrati nella sua macchina.

Le esperienze furono continuate per una settimana e furono condotte sopra 463 vetture, delle quali soltanto il 39 % risultò in perfetta efficienza. Delle vetture in servizio pubblico transitate, il 57 % fu dichiarato idoneo.

Su 361 vetture private si ebbero i seguenti risultati: freni squilibrati 144; freni inefficienti 110; freni dichiarati eccellenti, ossia tali da fornire il 65 % di azione frenante in confronto al peso delle vetture, 8, numero corrispondente quindi al 2,21 % soltanto. Le vetture dichiarate inefficienti per eccessivo giuoco dello sterzo furono 5; quelle che avevano le ruote disallineate furono 81, ossia il 22,7 %. Furono scartate, infine, per inefficienza dei fari o dei fanali 6 vetture. Con l'organizzazione istituita per tale pista sperimentale si trovò che occorrono non più di 7 o 8 minuti per l'intero controllo, e poichè sulle sei zone della pista si possono verificare contemporaneamente 6 vetture, la pista ha la possibilità di esaminare 30 vetture all'ora e cioè 240 al giorno.

Potenza e velocità.

Il recente *record* mondiale di Campbell, nel quale il gentiluomo inglese ha raggiunto una velocità media di 414 km. all'ora e una velocità istantanea di oltre 440, è stato ottenuto, come è noto, con una macchina speciale (« L'uccello bleu ») azionata da un motore di ben 2500 cavalli. Ora poichè, come è noto, con motori da soli 70 cavalli al banco si possono agevolmente superare i 100 km. all'ora, parrebbe a prima vista, strano, come osserva la *Revue Automobile*, che per raggiungere velocità appena quadruple di quella ora accennata, si debbano impiegare motori aventi una potenza più di 35 volte maggiore.

La ragione di questo fatto è dovuta, come si sa, alla resistenza dell'aria, la quale non cresce in ragione diretta della velocità ma bensì in ragione del quadrato di quest'ultima: perciò ad una velocità doppia corrisponderà una resistenza quadrupla, a una velocità tripla, una resistenza nove volte maggiore, e così via. Quindi, a parità di profilo, la vettura di Campbell avrebbe incontrato una resistenza sedici volte maggiore di quella presentata da un'altra vettura marciante a soli 100 km. di velocità. E' appunto per questo motivo che mentre basta un motore di 20 o 30 cavalli per raggiungere i 60 km., occorrono 300 cavalli per arrivare ai 200 km., 1100 cavalli per giungere ai 350 e 1500 per raggiungere i 400 km. all'ora. Ciò si deduce dai diagrammi che dànno la potenza in funzione della velocità da raggiungere. Il motore dell'« Uccello bleu », che ha una potenza di ben 2500 cavalli, era stato progettato per raggiungere una velocità di 480 km. all'ora. E' certo in ogni modo che, in opportune condizioni, lo stesso motore potrà permettere a Sir Campbell di migliorare e notevolmente il suo ultimo *record*.

Nuove disposizioni del « Codice della Strada » in Francia.

Recentemente sono state portate notevoli modificazioni al Codice della Strada in vigore in Francia. Le disposizioni nuove più importanti sono le seguenti:

A partire dal 1° luglio 1933 sarà obbligatorio per tutti gli autoveicoli uno specchio retrovisivo, un dispositivo luminoso che permetta di leggere a 25 m. di distanza il numero della targa di immatricolazione posteriore (come è già stabilito dal Codice stradale italiano), un apparecchio indicatore di di-

rezione sugli automobili che hanno una larghezza superiore ai 2 m.

Le biciclette dovranno inoltre rimpiazzare il prisma rosso riflettente posteriore con un fanale rosso.

A partire dal 1° gennaio 1934 gli autocarri di larghezza superiore ai 2 m. dovranno essere muniti di 2 fanali di color arancione che ne delimitino la sagoma; quelli con rimorchio dovranno inoltre avere un segnale luminoso triangolare giallo di almeno 20 cm. di lato.

Un accordo italo-francese per il traffico di frontiera.

In data 19 maggio scorso, è stata firmata a Parigi tra l'Italia e la Francia una Convenzione intesa a regolare il traffico degli automezzi per trasporti pubblici di viaggiatori e di escursionisti e per trasporti di merci nella zona di frontiera. Tale Convenzione, che è entrata in vigore il primo giugno, è venuta a sostituire la dichiarazione italo-francese del 22 dicembre 1928 sulla stessa materia, completandola e precisandola per quanto riguarda i limiti della zona nella quale il traffico può essere esercitato, con il beneficio della temporanea importazione degli automezzi.

Per quanto più particolarmente riguarda il trasporto delle merci sulla strada litoranea, i due Paesi hanno convenuto che gli autocarri possono giungere sul territorio francese fino a Nizza e sul territorio italiano fino a San Remo. Dall'accordo trarranno particolare beneficio le zone della frontiera italo-francese.

Uffici doganali svizzeri di confine.

Dal 1° aprile al 30 settembre 1933 gli Uffici doganali di confine sono aperti regolarmente al traffico automobilistico dalle 7 alle 12 e dalle 13 alle 19. Durante queste ore di ufficio le formalità doganali per l'entrata e l'uscita degli autoveicoli presso qualsiasi Ufficio doganale di confine vengono disimpegnate senza riscossione di speciali diritti o tasse accessorie. All'infuori di quest'orario di servizio verrà percepita una tassa complementare. La stessa non va però riscossa nel caso di sdoganamento a mezzo di trittico o di libretto di passaggio, nonchè nel caso di restituzione di una carta d'entrata provvisoria.

Importazione di autoveicoli esteri nella Svizzera secondo la nuova legge federale sulla circolazione degli autoveicoli.

Il Consiglio federale ha emanato le seguenti prescrizioni in esecuzione della nuova legge federale sulla circolazione degli autoveicoli:

Gli Uffici stradali di confine sono invitati dalla Direzione generale delle Dogane a trattenere ed a respingere i seguenti veicoli a motore:

1° Autocarri da trasporto merci o treni di autocarri il cui peso oltrepassasse quello massimo previsto dalla legge e dalle disposizioni di applicazione della legge;

2° veicoli esteri con rimorchio a due assi;

3° momentaneamente tutti i veicoli a motore aventi più di m. 2,20 di larghezza a meno che si tratti di carri per comitive che circolano secondo l'orario regolare su percorrenze prestabilite.

Il Consiglio federale sta allestendo una rete stradale sulla quale potranno circolare carri fino a m. 2,40 di larghezza. Non appena questa rete sarà attuata e resa nota mediante pubblicazioni, gli Uffici doganali su strade di confine, sulle quali è concessa la circolazione di carri per comitive sino a m. 2,40 di larghezza, respingeranno soltanto quei carri che oltrepassano questo limite massimo. Detta prescrizione non è applicabile alle vetture private pel trasporto di viaggiatori.

Trasporto di automobili attraverso le gallerie svizzere.

E' uscito l'elenco dei treni e delle corse di traghetto per il trasporto di automobili attraverso le gallerie del Gottardo, Sempione, Loetschberg ed Albula, nonchè sul Lago di Costanza tra Romanshorn e Friedrichshafen, valevole dal 15 maggio 1933 al 14 maggio 1934. L'elenco contiene tutti gli orari dei treni a piccola e grande velocità. Venne pubblicato nelle tre lingue nazionali e può essere ottenuto gratuitamente dall'U.N.S.T. (Ufficio Nazionale Svizzero del Turismo, Zurigo).

MOTOCICLISMO

Disposizioni di S. E. il Capo del Governo per la libera circolazione delle motoleggere.

Il numero di giugno di questa Rivista era già in corso di stampa quando i giornali hanno diramato la notizia che i Prefetti del Regno avevano ordine di portare a conoscenza dei Podestà delle rispettive Provincie il seguente telegramma di S. E. il Capo del Governo:

« *Intendo che siano abrogate in tutti i Comuni, ove esistano, le limitazioni alla circolazione nelle vie urbane delle motoleggere. È una industria che sta sviluppandosi e non deve essere vessata da restrizioni che non sono più del nostro tempo* ».

Ancora una volta il Duce, con quella sensibilità particolarissima che gli consente di valutare e di immediatamente decidere qual'è la soluzione equa di ogni questione e soprattutto qual'è, al disopra dei piccoli episodi, il vero interesse del Paese, ha tagliato corto a tutti i provvedimenti restrittivi in materia di circolazione delle motoleggere: provvedimenti che stavano diventando veramente vessatori per la tendenza eccessiva alla regolamentazione ed alle limitazioni da parte di molti Podestà anche di centri importanti. La cosa era giunta a questi termini: che di fronte a pochi che abusano, si trovava comodo di

porre dei divieti per tutti: cosa evidentemente assurda e contraria agli interessi dei singoli come della collettività.

Noi abbiamo sempre sostenuto qui — e lo ripetevamo anche nel numero di aprile di questa Rivista — che la soluzione non può essere che una: quella di punire, e con la severità dovuta, coloro che abusano, rispettando coloro che rispettano le leggi ed i regolamenti: e forse dando a queste leggi e a questi regolamenti una maggiore precisazione e una maggiore pubblicità.

A proposito della capacità di punire gli abusi, vi è ancora margine, da parte degli Enti locali, per un perfezionamento. Troppo spesso si fa questa constatazione: che gli abusi per fortuna non sono molti, ma non si sanno punire: e questo modo di procedere getta il discredito su tutta una categoria.

Le restrizioni sono numerose anche in materia di ciclismo e, per esempio da Firenze, ci giungono molte doglianze da parte di nostri Soci. Ma noi pensiamo che se è concessa la libera circolazione alle motoleggere, non si possa — a maggior ragione — impedire la circolazione delle biciclette, che ormai sono diventate un mezzo di trasporto e di vita indispensabile. Anche per le biciclette perciò invochiamo una maggior liberalità, non disgiunta da provvedimenti adeguati a carico dei velocipedastri.

TURISMO

Perchè il pubblico italiano imponga l'uso della lingua nazionale negli alberghi d'Italia.

Chi entrando in un albergo del proprio Paese ha avuto la sorpresa di sentirsi rivolgere la parola da un addetto qualsiasi o dal direttore — solitamente un connazionale — in una lingua straniera, non può non averne ricevuto l'impressione di una situazione assurda e grottesca; di un capovolgimento che non trova spiegazione e tanto meno giustificazione possibile. Se appena quell'ospite ha un poco di sensibilità, deve essersene sentito umiliato e offeso. Quell'accoglienza strana sembra fargli intendere che l'albergo da lui scelto non sarebbe per lui, e che egli non può esservi ammesso se non in grazia di una finzione che si traduce in una diminuzione personale e in una mortificazione del sentimento nazionale.

In verità non sono pochi coloro che possiedono questa provvida sensibilità, e più e più volte ci è accaduto di ricevere dai nostri Soci e Lettori dei richiami intorno alla questione. Anche di recente un nostro benemerito Console, reduce da un viaggio nella Regione dei Laghi e a Venezia, ce ne scriveva con espressioni di sdegno e di stupore. In ben cinque alberghi, dove egli era stato ospite, aveva avuto l'impressione di trovarsi all'estero per l'uso generale di qualche lingua straniera: dal saluto del portiere e dei camerieri, alla lista delle vivande, alla terminologia in uso, perfino ai giornali e alle riviste esposti nelle sale di lettura a disposizione del pubblico, fra i quali non si trovava quasi foglio italiano. Come! Sono stati italianizzati i nomi dei paesi e delle terre redente, sono stati italianizzati molti vocaboli importati dall'estero, oppure si sono sostituiti; molte famiglie della nuova Italia hanno modificato i loro cognomi, per poi dover sentire la lingua nostra rinnegata nelle nostre stesse case, quasi che essa recasse l'impronta di un'inferiorità che dalla lingua risalga alla nazionalità... Nè si vuol dire con ciò che gli albergatori debbano imporre la nostra lingua anche alla clientela straniera. E' giusto, è conveniente, è dovere di cortese ospitalità far uso con gli stranieri della loro propria lingua; ma la nostra deve sempre essere affermata almeno a pari onore, per non cadere nel servilismo e nell'abdicazione della dignità nazionale.

Di qui le richieste e le proposte che si ripetono a quasi tutte le occasioni: propaganda fra gli albergatori, regolamenti, commissioni di vigilanza, sanzioni contro i trasgressori...

Per parte nostra siamo convinti dell'opportunità di una propaganda fra gli albergatori, e con tale intento torneremo sull'argomento nella nostra Rivista di carattere alberghiero *L'Albergo in Italia;* molto meno crediamo all'efficacia dei mezzi di vigilanza e delle sanzioni invocate; ma soprattutto crediamo all'opportunità di certa reazione da parte del pubblico, la quale dovrebbe costituire la più naturale e spontanea sanzione contro tali aberrazioni, e il mezzo correttivo di effetto più sicuro. Ed è questa la ragione per cui facciamo parola dell'importante questione in questa Rivista, che si rivolge al gran pubblico dei Turisti.

Dobbiamo constatare anzitutto che questa giusta e santa reazione del pubblico, che dovrebbe del resto riuscire tanto facile e spontanea, è ben raro che si manifesti, neppure da parte di coloro che invocano poi altri interventi. Il cliente che entra in albergo e si senta rivolgere il saluto e la parola in francese o in inglese, se rispondesse facendo le proprie scuse in italiano per avere sbagliato nella scelta della casa, e facesse l'atto di andarsene, certo si sentirebbe richiamare dal malaccorto addetto d'albergo con parole di scusa espresse questa volta nella nostra lingua più schietta. Così sono molti coloro che si lamentano giustamente che negli alberghi e nei ristoranti di lusso si debbano scegliere le vivande da una lista espressa in francese, e che essi non capiscono se non molto imperfettamente e a stento. Ma perchè, ci chiediamo, questi signori non mandano a chiamare subito il direttore di sala per esporgli candidamente il loro imbarazzo e per chiedergli una decente traduzione italiana delle espressioni esotiche usate nella lista? Si teme forse di figurare per persone incolte e rozze? No; perchè la cultura

è ben altra cosa che non sia la conoscenza di quel gergo speciale da cuochi, camerieri e frequentatori di ristoranti internazionali. Così infine contro l'uso della terminologia straniera invalsa negli alberghi, basterebbe che l'ospite italiano insistesse, parlando con gli addetti e coi dirigenti dell'albergo, nel dire pranzo e colazione, invece di *dîner* e di *lunch*, pensione, invece di *arrangement*, direttore di sala invece di *maître d'hôtel*, commesso invece di *commis*, ecc., per imporre in breve tempo l'uso di una terminologia italiana a tutto il personale ed ai dirigenti degli alberghi.

Dunque non escludiamo che la questione riguardi anzitutto gli albergatori e che fra essi vada svolta al riguardo un'intensa opera di persuasione; e neppure vogliamo negare l'efficacia di eventuali disposizioni legali o sindacali con relative sanzioni che fossero al riguardo adottate; ma qui si conviene affermare l'efficacia della reazione del pubblico. Il vero padrone che comanda nell'albergo è il pubblico in veste di cliente. Se gli albergatori continuano a preferire le lingue straniere a quella nazionale, è perchè la stessa clientela nazionale, che salvo casi eccezionalissimi fornisce ai nostri alberghi il maggior numero di ospiti, ha dimostrato sempre di indulgere a questo andazzo e talora di compiacersene, come di un segno di distinzione. Perchè, si ricordi bene, l'albergatore fa sempre quello che vogliono i suoi clienti. Ora basterà che il pubblico, in nome di un più elevato sentimento nazionale, dimostri altre preferenze, perchè gli albergatori si affrettino a secondarle. Ma occorre che per molti segni la volontà del pubblico si manifesti ferma e costante, nel non volersi più lasciare imporre da pregiudizi e da consuetudini offensivi per il sentimento nazionale, che hanno durato anche troppo.

Accordi ufficiali per lo scambio dei giovani lavoratori fra l'Italia e la Germania.

La *Gazzetta Ufficiale* del 12 maggio, N. 111, pubblica il R. Decreto in data 28 aprile 1933, N. 403, che dà esecuzione ad un Accordo italo-germanico per la reciproca ammissione di lavoratori che intendono perfezionare le loro conoscenze professionali e linguistiche. L'Accordo si compone di 11 articoli, dei quali riferiamo il testo:

Art. 1. — Il presente Accordo si applica ai cittadini dell'uno dei due Stati che intendono assumere una occupazione in una azienda commerciale o industriale nel territorio dell'altro Stato, allo scopo di perfezionare le loro conoscenze professionali e linguistiche. Essi saranno, nel presente Accordo, denominati, in seguito, semplicemente «prestatori d'opera».

Art. 2. — L'ammissione dei prestatori d'opera avrà luogo nei due Paesi senza che si tenga conto della situazione del mercato del lavoro nelle attività professionali nelle quali essi intendono perfezionarsi, sotto le condizioni stabilite dagli articoli seguenti.

Art. 3. — Potranno essere ammessi i prestatori d'opera dell'uno o dell'altro sesso, che, di regola, siano di età non inferiore ai 18 anni, nè superiore ai 30. Di regola, saranno ammessi soltanto i prestatori d'opera che abbiano compiuto il loro tirocinio professionale in conformità alle disposizioni in vigore nel loro Paese, o che abbiano almeno due anni di servizio nella loro professione.

Art. 4. — L'ammissione sarà, di regola, concessa per un periodo di 12 mesi; potrà essere prorogata, in casi particolari, al massimo per non oltre 6 mesi.

Art. 5. — Gli uffici competenti dei due Stati stabiliranno annualmente, di comune intesa, il numero complessivo e per categorie professionali dei prestatori d'opera da ammettersi in ciascuno Stato, come pure si intenderanno riguardo alle possibilità di rendere più spedite le modalità di applicazione del presente Accordo. Queste intese dovranno essere prese prima del 1° ottobre di ciascun anno, con effetto per l'anno successivo. Per quanto riguarda il corrente anno 1933, si rimanda in proposito al Protocollo separato di data odierna. Non saranno computati nel numero concordato i prestatori d'opera di ciascuno dei due Stati, che si trovino già sul territorio dell'altro in virtù del presente Accordo. I prestatori d'opera, che mutino di posto entro il periodo per il quale furono ammessi, non saranno contati più di una volta. Se il contingente di uno dei due Stati non fosse raggiunto nel corso dell'anno, il detto Stato non

potrà ridurre il contingente di prestatori d'opera dell'altro Stato, nè potrà usufruire nell'anno seguente del residuo non utilizzato del proprio contingente.

ART. 6. — Ciascuno dei due Governi stabilirà l'Ufficio incaricato di provvedere sulle domande dei prestatori d'opera e ne darà comunicazione all'altro entro un mese dall'entrata in vigore del presente Accordo.

ART. 7. — I prestatori d'opera che desiderano usufruire delle disposizioni del presente Accordo dovranno presentare domanda all'Ufficio competente del proprio Paese. La domanda dovrà contenere tutte le indicazioni che possono occorrere per la decisione in merito e dovrà, in ispecie, designare l'azienda industriale o commerciale nella quale il richiedente intende di essere occupato. L'Ufficio competente dell'uno Stato trasmette all'Ufficio competente dell'altro Stato le domande che esso ritiene meritevoli di essere prese in considerazione. Gli Uffici dei due Stati si adopreranno nel miglior modo a provvedere sulle domande nel più breve tempo possibile e si comunicheranno immediatamente le loro decisioni

ART. 8. — I prestatori d'opera potranno essere ammessi solo a condizione che i datori di lavoro assumano l'obbligo, verso l'Ufficio competente, di occuparli nonchè di retribuirli, non appena saranno in grado di prestare un servizio normale, secondo i contratti collettivi di lavoro in vigore, o, in mancanza, in base al salario corrente nella località per la categoria. Negli altri casi la retribuzione dovrà corrispondere all'entità dei servizi resi.

ART. 9. — Ai prestatori d'opera contemplati nel presente Accordo si applicano le disposizioni in vigore in materia di ingresso e di soggiorno degli stranieri nonchè le formalità prescritte per l'occupazione degli stranieri.

ART. 10. — Il presente Accordo non porta pregiudizio all'ammissionie di altri lavoratori dell'uno dei due Stati nell'altro.

ART. 11. — Il presente Accordo entrerà in vigore mediante scambio di note tra i due Governi e rimarrà in vigore sino al 31 dicembre 1934. Sarà tacitamente rinnovato per successivi periodi di un anno, a meno che non sia denunciato da uno dei due Governi anteriormente al primo ottobre, per la fine dell'anno. In caso di denuncia dell'Accordo, le ammissioni concesse in base al presente Accordo avranno effetto per il periodo già stabilito.

Una successiva corrispondenza dalla Germania apparsa nel *Corriere della Sera* annunciava che il Presidente dell'Istituto Statale per l'Assicurazione contro la disoccupazione avrebbe emesso le disposizioni esecutive dell'Accordo suriferito, in base alle quali in questo anno 200 lavoratori tedeschi potranno essere mandati in Italia per perfezionarsi nel loro lavoro professionale e per apprendere la lingua. Data la reciprocità, un ugual trattamento sarà riservato ad uno stesso numero di italiani che si recheranno in Germania. I posti sarebbero ripartiti come segue: 100 persone potranno occuparsi presso alberghi o come lavoratori di mensa, 60 nel campo tecnico e industriale, e 40 nel campo del commercio.

Questo Accordo non potrà che recare i maggiori benefici ad entrambi i Paesi, ed è da augurarsi che altri simili vengano presto attuati fra l'Italia e gli altri Stati, non solo, ma che anche con la Germania il presente Accordo possa assumere un altro anno una maggior larghezza di attuazione, mediante l'ammissione di un più gran numero di scambi. Diciamo poi che se vi è attività che potrà trarne grandissimi vantaggi, questa è proprio l'attività turistica, la quale ha bisogno di addetti che possiedano le lingue straniere con familiarità di uso, e che conoscano per lunga comunanza di vita le genti straniere verso le quali essi dovranno esercitare i doveri della ospitalità. Assai opportunamente, dunque, l'Accordo riserva una parte cospicua dei posti di scambio preveduti agli addetti d'albergo (100 su 200); ora è da augurarsi che, aumentandosi la disponibilità di un altro buon numero di scambi, un'adeguata quota sia pure riservata agli impiegati nelle agenzie di viaggio o negli uffici di viaggio, dalla cui attività il turismo trae un così grande contributo di propaganda e di organizzazione.

Per l'industria alberghiera di Rieti.

Si è costituita a Rieti la Società anonima per lo sviluppo turistico alberghiero di Rieti che, quale primo atto, provvederà alla costruzione di un grande padiglione della capacità di oltre 250 persone che dovrà iniziare il suo funzionamento non appena compiuti i lavori di costruzione della nuova strada del Terminillo.

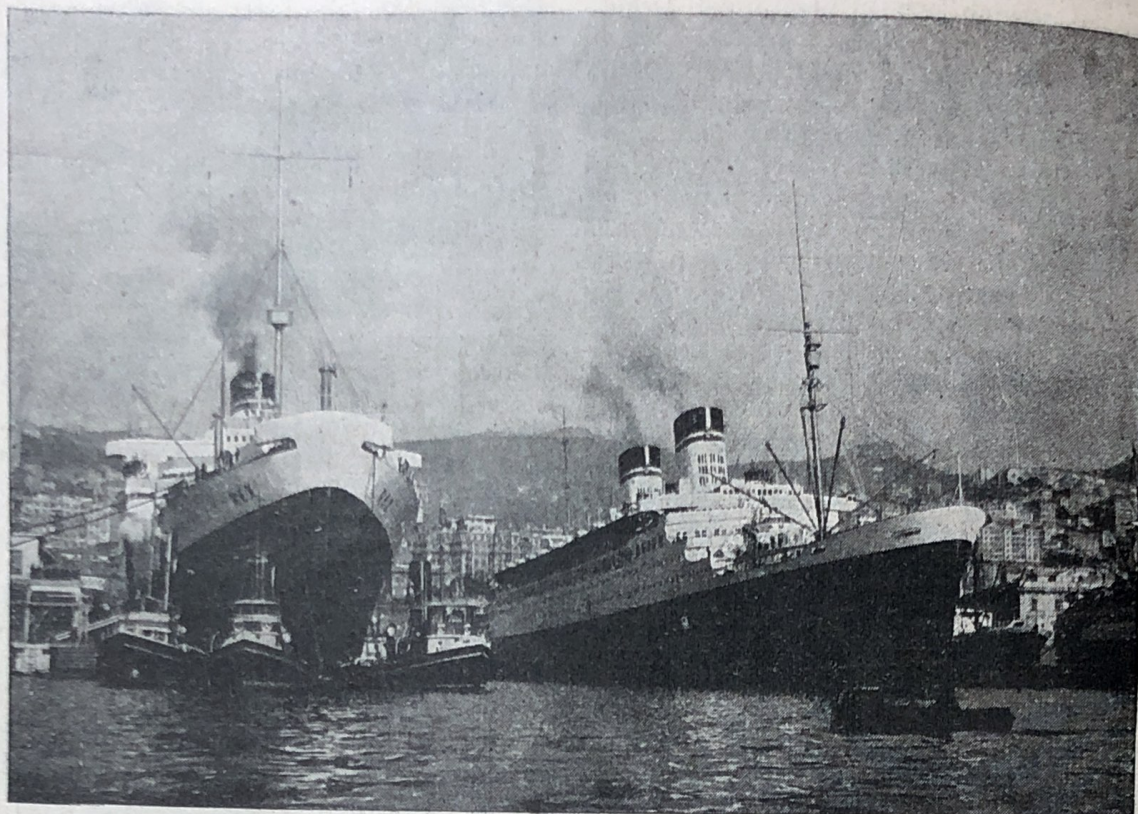
Il padiglione sorgerà in una zona ottima sia dal punto di vista panoramico, sia da quello sportivo e sarà una costruzione in perfetto stile '900. Daremo presto maggiori informazioni.

Apertura di valichi di confine.

Per speciale accordo col Governo Svizzero, con decorrenza dal 15 maggio corr., i valichi di confine di Villa Chiavenna (Castasegna), Passo dello Spluga e Piattamala (Bernina) sono aperti per tutte le 24 ore, mentre il valico di S. Maria (Umbrail), pure nella stessa provincia, rimane aperto dalle 6 alle 24.

Un utile servizio delle Poste Svizzere a vantaggio dei viaggiatori.

La Direzione delle Poste Federali Svizzere, al fine di facilitare al pubblico di passaggio la visita dei centri varî, liberandolo dall'impaccio del piccolo bagaglio a mano, ha autorizzato gli Uffici postali ad accettare il deposito in custodia di piccoli capi di bagaglio.

Per ogni capo consegnato, vien rimesso uno scontrino, che serve da legittimazione all'atto dello svincolo. Il diritto di custodia importa 10 cent. di franco svizzero per ogni oggetto e per ogni giorno di custodia, incominciato; la tassa minima di deposito è però di 20 centesimi di franco.

Il "Rex" e il "Conte di Savoia" ancorati nel porto di Genova.

NAVIGAZIONE

La costruzione delle motonavi nel mondo e un primato italiano.

Nel fascicolo del maggio scorso (pag. 187), sotto questa medesima rubrica pubblicavamo il riassunto di alcuni dati riferiti dalla *Rivista Marittima* intorno alla costruzione di motonavi nel mondo.

Ora, un più attento esame dei dati forniti dal *Lloyd Register*, autorizzano a modificare in senso nettamente favorevole al nostro Paese le affermazioni di preminenza prima attribuite alla Germania nella costruzione delle motonavi. E' infatti precisamente l'Italia che risulta al primo posto nella costruzione di motonavi fra tutte le Nazioni del mondo (compresa la Germania) qualora — invece di basare il confronto sulla stazza *lorda* — questo venga basato sulla potenza *installata* sulle navi stesse, elemento molto più preciso e definito. Risulta infatti dallo stesso citato Bollettino del *Lloyd Register* che la potenza totale dei motori a combustione interna in costruzione per motonavi mercantili in Italia, al terzo trimestre del 1932, era superiore a quella di ogni altro Paese e precisamente era di 67.550 HP in confronto di 64.745 in costruzione nella stessa Germania.

Questo elemento dà senza possibilità di dubbio all'Italia il primato in questione: del resto volendo tenere in conto particolare anche la stazza, di fronte alle 79.000 tonnellate vantate per la Germania si può sempre far presente che l'Italia poteva vantarne alla stessa epoca circa lo stesso numero, e cioè 78.000.

V'è da notare ancora, perchè è motivo per noi di giusto orgoglio, che la cifra sopracitata, che dà la priorità all'Italia in tutto il mondo per motori Diesel in costruzione, è costituita per la massima parte da motori Fiat, e cioè di concezione e costruzione interamente italiane.

Quanto alla cifra totale del tonnellaggio di navi mercantili in costruzione (comprese navi a vapore e motonavi), l'Italia risulta essere la seconda Nazione del mondo, venendo immediatamente dopo l'Inghilterra e precedendo gli Stati Uniti d'America, la Francia e la Germania.

Circa infine all'accenno alle motonavi cisterna, delle quali pure era asserito il primato dei Cantieri tedeschi, possiamo osservare che alle 6 cisterne costruite in Germania (per ordinazione della Standard Shipping Co. di New York) si possono contrapporre le 8 cisterne costruite in Italia per conto della stessa Standard Shipping Co. e munite tutte di motori Fiat. Di queste 8 cisterne della Standard, le 3 più recenti — costruite dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone — sono di ben 25.000 tonn. di dislocamento (e superano pertanto di 7200 tonn. le navi tedesche); e a vanto dell'industria nostra i risultati ottenuti dalle cisterne da noi costruite sono stati superiori a quelli delle navi tedesche, essendosi raggiunta colle navi italiane, con motori italiani, la velocità di 13 ½ nodi contro i 13 nodi ottenuti dalle navi con motori tedeschi.

Una Crociera nel Mediterraneo Occidentale.

La Federazione Provinciale Milanese degli Enti Culturali ha organizzato una Crociera nel Mediterraneo Occidentale per la quale verrà noleggiato il piroscafo «Gange» del Lloyd Triestino, di 17.000 tonnellate.

La partenza avrà luogo da Genova il 24 agosto: saranno toccate Civitavecchia, Tunisi (Cartagine, Sidi bou Said e La Marsa), Algeri, Manacor e Puerto Cristo con le sue famose grotte, Palma di Majorca, Barcellona, Nizza, Montecarlo, per terminare a Genova la sera del 2 settembre.

Lo scopo che si prefigge la Federazione, oltre agli svaghi che un'iniziativa del genere offre, è quello di far conoscere ai propri associati ed agli altri partecipanti le coste più vicine del nostro Mediterraneo; all'uopo, durante la Crociera, si svolgeranno a bordo delle proiezioni cinematografiche, conferenze illustrative, ecc.

Le quote di partecipazione partono da un minimo di L. 650, compreso il completo trattamento di mensa, unico per tutti, le tasse di imbarco e sbarco, le escursioni a terra, ecc.

Gli interessati potranno avere maggiori notizie dell'iniziativa rivolgendosi a « I grandi viaggi » (Via Rastrelli, 20, Milano).

Crociere estive.

Nel corrente anno, come già nella estate passata, la Società *Italia*, che raccoglie le flotte della Cosulich, del Lloyd Sabaudo e della Navigazione Generale Italiana, farà svolgere un'altra serie di Crociere, delle quali riferiamo il programma.

Crociera in Atlantico e Marocco col piroscafo « Giulio Cesare », dall'8 al 22 luglio; prezzo minimo: I classe L. 2700; II classe L. 950.

Prima Crociera Transoceanica col « Roma », dal 14 luglio all'8 agosto; prezzo minimo: I classe L. 5000; turistica L. 3000; III classe L. 2000.

Crociera in Atlantico col « Conte Grande », dal 15 al 31 luglio; prezzo minimo: I classe L. 2850; III classe L. 975.

Seconda Crociera Transoceanica con l'« Augustus », dal 25 luglio al 16 agosto; prezzo minimo: I classe L. 4400; turistica L. 2600; III classe L. 1700.

Prima Crociera a Madera col « Giulio Cesare », dal 29 luglio al 10 agosto; prezzo minimo: I classe L. 2600; III classe L. 925.

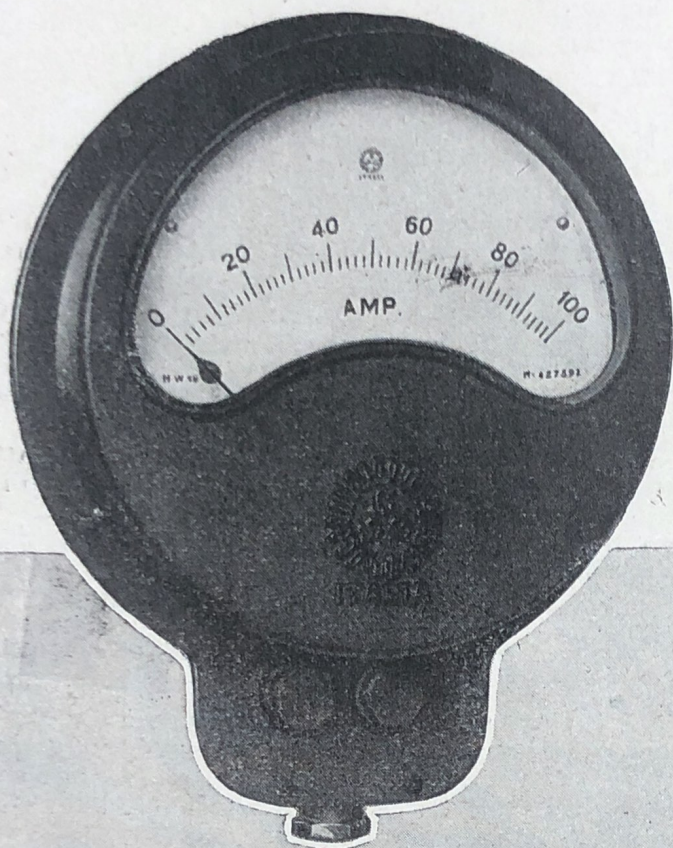
Crociera in Levante col « Conte Grande », dal 5 al 26 agosto; prezzo minimo: I classe L. 3800; III classe L. 1450.

Seconda Crociera a Madera con il « Giulio Cesare », dal 12 al 24 agosto; 12 settembre; prezzo minimo: I classe L. 2250; III classe L. 825.

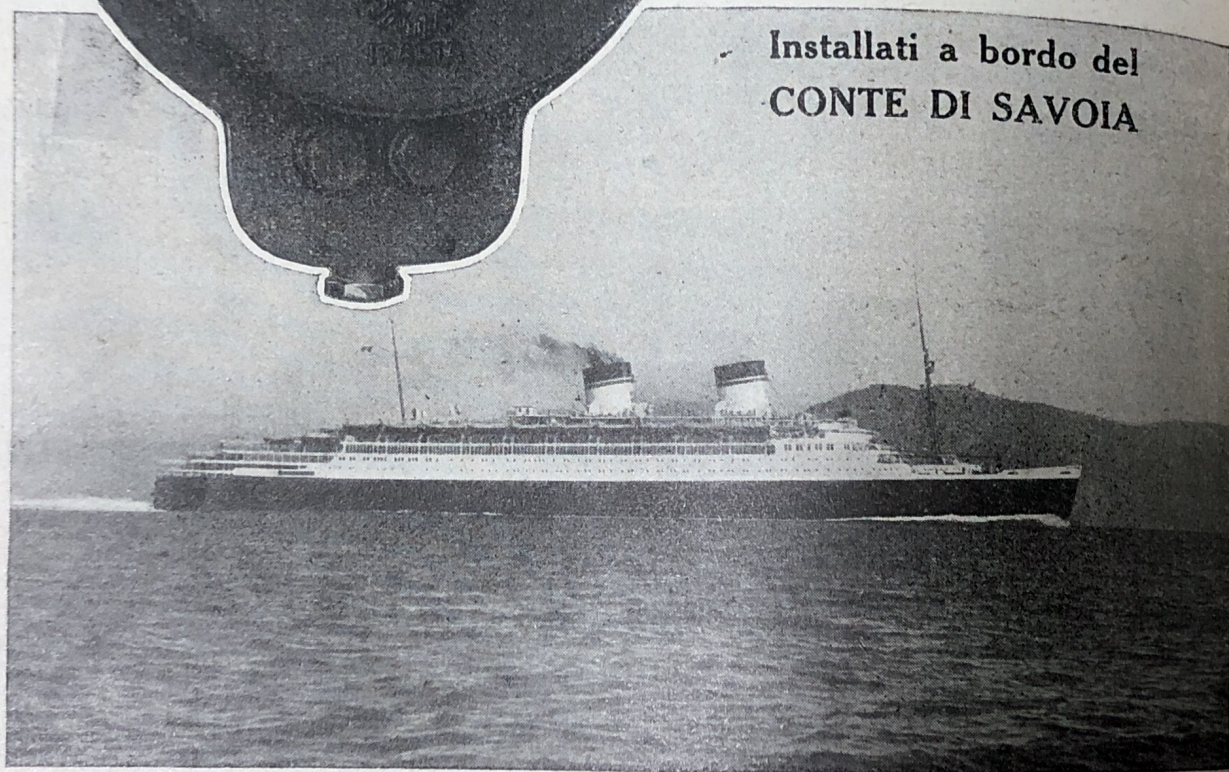
Per le comitive verranno praticati speciali sconti, nelle misure seguenti:

Comitive da 6 a 10 persone, sconto del 5 %; da 11 a 20 persone, sconto del 10 %; da 21 persone in più, sconto del 15 %.

C.G.S.

AMPEROMETRI E VOLTMETRI STAGNI

a magneti permanenti ed elettromagnetici in scatola fusa a tenuta d'acqua - entrata del cavetto di collegamento protetta da premistoppa.

Per installazione all'aperto a bordo di navi (sopra coperta) in locali con esalazioni acide, in miniere, ecc.

Installati a bordo del CONTE DI SAVOIA

La **C.G.S.** è la più importante fabbrica italiana di strumenti elettrici di misura.

ITALIA

C.G.S. Istrumenti di misura Soc. An. - MONZA

FERROVIE

Riduzioni ferroviarie a lunga durata.

Ricordiamo che sono in vigore:

la riduzione del 50 %, fino al 31 ottobre, per le villeggiature nell'*Alto Adige* e nel *Cadore;*

la riduzione del 50 %, fino al 31 ottobre, per i viaggi *a Ferrara* in occasione delle celebrazioni ariostesche;

la riduzione del 30 %, fino al 28 settembre, *per Firenze* per i corsi di stranieri;

le riduzioni del 30 % o del 50 % fino a novembre, *per Milano* in occasione della V Esposizione Triennale d'Arte;

la riduzione del 70 % fino al 28 ottobre, *per Napoli*, a favore dei viaggiatori provenienti *da Roma* e già muniti di biglietto per la Mostra della Rivoluzione Fascista;

la riduzione del 30 % e del 50 %, egualmente per Napoli e fino al 6 ottobre, in occasione di manifestazioni varie della *Primavera napoletana;*

la riduzione del 30 %, fino ad ottobre, per i *corsi di stranieri a Perugia;*

la riduzione del 30 % e del 50 %, fino a tutto settembre, per i viaggi *a Postumia;*

la riduzione del 30 % e del 50 %, per tutto l'anno, per il viaggio ferroviario-marittimo *a Rodi;*

la riduzione del 70 % fino al 28 ottobre, per i viaggi *a Roma* in occasione della Mostra della Rivoluzione Fascista;

la riduzione del 50 % per i viaggiatori isolati e del 70 % per le comitive di 25 persone, fino al 2 aprile 1934, in occasione dell'*Anno Santo;*

la riduzione del 30 %, fino al 17 ottobre, per *Siena* in occasione dei *corsi per studenti stranieri;*

la riduzione del 50 %, fino a tutto ottobre, per i viaggi di provenienti dall'Estero diretti *alle stazioni balneari dell'Alto Adriatico e alle Stazioni termali;*

la riduzione del 30 %, fino al 17 ottobre, per i *corsi di cultura medica a Varese;*

la riduzione del 30 %, fino al 30 ottobre, per i *corsi estivi di stranieri a Venezia;*

la riduzione del 70 % a favore dei provenienti dall'Estero e dell'80 % a favore dei provenienti dall'interno in occasione di *viaggi di nozze a Roma* e da Roma per Venezia, Firenze, Napoli e Capri: questa facilitazione è di carattere permanente.

CON UN BELL'ABITO
GIBBS
ringiovanisce
il sapone per barba
presentandolo sotto una nuova veste ideale
Un prodotto di classe, come il Sapone GIBBS per Barba, a base di Cold Cream, risentiva della mancanza di un astuccio degno in tutto e per tutto dei suoi pregi indiscutibili.
Oggi GIBBS, è orgoglioso di poter presentare al consumatore un'astuccio che, senza tema di contraddizioni, si può definire: un capolavoro d'ingegnosità pratica.
Questo astuccio, in materia plastica colorata assolutamente inalterabile, è BREVETTATO per tutto il mondo, ed è quanto di più perfetto si possa desiderare in fatto di: IGIENE, PRATICITA', ELEGANZA, ECONOMIA.
Di durata eterna, può essere rifornito indefinitivamente col Sapone GIBBS per Barba (ricambio) N. 50 bis, creato espressamente per questo astuccio.
(Esiste nelle tinte: Verde, cremisi, bianco, nero.)
L'astuccio è composto da due coperchi identici, che formano un astuccio ermeticamente chiuso, avvitandosi su...
...un anello che stringe lo stick nel suo centro, tenendolo ben fisso, mediante due denti interni che s'incuneano nel sapone.
s'impugna comodamente il sapone, mentre la parte messa a nudo, sfiora l'epidermide con una morbida carezza.
GOO
POUPROU BORNIER
S. A. STABILIMENTI ITALIANI GIBBS - MILANO

Inoltre sono in vigore le seguenti altre facilitazioni:

riduzione dal 25 % al 50 % fino al 15 ottobre per i viaggi *delle famiglie alle stazioni* balneari, e fino al 31 ottobre per *i viaggi delle famiglie alle stazioni termali*;

riduzione del 30 % sul percorso delle ferrovie fino al 31 ottobre per i viaggi da *alcune località della Lombardia e delle due Venezie* agli scali del *Lago di Garda*; il biglietto di andata-ritorno è combinato col percorso lacuale per il quale anche vengono praticati prezzi ridotti.

Raccomandiamo ai lettori di informarsi più dettagliatamente presso le agenzie viaggiatori e le biglietterie di stazione, potendo verificarsi modificazioni ed aggiunte alle facilitazioni ferroviarie sopra indicate, nel corso di pubblicazione della nostra Rivista.

L'elettrificazione delle ferrovie italiane.

In sede di discussione del bilancio preventivo del Ministero delle Comunicazioni per l'esercizio finanziario 1° luglio 1933-30 giugno 1934, S. E. Ciano si è ampiamente occupato dell'elettrificazione delle ferrovie statali esponendo i capisaldi del relativo programma, che risponde a criteri di utilizzazione delle risorse idrauliche del nostro Paese oltre che a criteri di convenienza dal punto di vista ferroviario. Per la realizzazione dell'opera, sono state emesse pochi giorni più tardi obbligazioni per 600 milioni di lire, la cui sottoscrizione ha avuto, come è noto, il più pronto e completo successo.

Come capisaldi di questo programma possono essere considerati i seguenti:

1) elettrificazione delle arterie fondamentali del sistema ferroviario italiano e più precisamente: le due longitudinali Milano-Reggio Calabria, passanti l'una per Bologna-Firenze e l'altra per Genova-Pisa e la trasversale Torino-Trieste-Fiume; in tal modo si verrà a costituire un efficiente sistema elettro-ferroviario;

2) completare i collegamenti elettro-ferroviari fra il porto di Genova e i valichi alpini del Sempione e del Gottardo attraverso Milano;

3) completare la rete ligure-piemontese già in gran parte elettrificata e quella toscana compresa fra la litoranea Genova-Livorno, la porrettana e la direttissima Bologna-Firenze;

4) aumentare la potenzialità della Pontebbana da Udine a Tarvisio non potendosi pensare ad una correzione della sede stradale per migliorarne il tracciato; completarne la elettrificazione fino a Trieste e Fiume per assicurare a questi porti una via rapida di trasporti centro-europei;

5) prolungare la Brennero-Bolzano fino a Bologna assicurandone un rapido collegamento con questo transito internazionale;

6) completare l'elettrificazione delle linee facenti capo a Bologna, estendendola alla Bologna-Ferrara-Padova che ha già un intenso traffico.

Coll'attuazione di questo piano organico e completo, le linee fondamentali del nostro sistema ferroviario saranno tutte elettrificate per un ulteriore sviluppo di 4365 km. di linee, di cui 1731 a semplice binario e 2634 a doppio binario. In tal modo, a programma attuato, il sistema elettro-ferroviario italiano avrà uno sviluppo totale di km. 6605, corrispondente al 41 % dello sviluppo dell'intera rete a scartamento ordinario. Il traffico che potrà essere disimpegnato a trazione elettrica si aggirerebbe intorno ai 40 miliardi di tonnellate-chilometro rimorchiate, ossia corrisponderebbe a circa il 60 % del traffico totale sull'intera rete italiana, il quale si aggira sui 60 miliardi di tonnellate-chilometro.

Il programma quando sarà completamente attuato, permetterà di utilizzare circa 1 miliardo e 400 milioni di kilowatt-ora prodotti dagli impianti idroelettrici nazionali e una minore importazione di circa 2 milioni di tonn. di combustibile estero, oltre ai noti vantaggi di rendimento e funzionali presentati dalla trazione elettrica nei confronti di quella a vapore.

Va infine notato che nell'attuazione del programma stesso troveranno largo impiego materiale, mano d'opera e maestranze italiani.

La ripresa dei treni popolari.

Con la prima domenica di giugno abbiamo avuto la ripresa dei treni popolari. Giovandosi dell'esperienza dei due anni precedenti il servizio è andato sempre più migliorando e si svolge con completa soddisfazione del pubblico.

L'istituzione, che per le sue caratteristiche e per la vasta estensione ha carattere prettamente italiano, trova consensi ed imitazioni all'estero. Un'ampia relazione sull'andamento di questi treni e sul loro funzionamento è stata fatta alla Sessione annuale dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, tenutasi a Londra verso la metà di giugno. E' uno degli argomenti trattati nella riunione che ha richiamato maggiormente l'attenzione dei delegati stranieri per il vivo interesse che ha destato e che desta tuttora. La relazione italiana ha incontrato il plauso dell'assemblea.

Ricordiamo che la caratteristica dei « treni popolari » è costituita dalla circostanza di essere essi dei treni speciali *messi in marcia su iniziativa e a rischio dell'Amministrazione ferroviaria per dei percorsi sui quali si può fare affidamento di un forte concorso di viaggiatori*. Invece i treni che si vorrebbero assimilare ai nostri, che si effettuavano prima presso altre Amministrazioni, erano organizzati per lo più da imprese di viaggio e per essi non era accordata una riduzione così sensibile come la nostra, che è dell'80 %, non senza considerare che per alcune determinate relazioni la riduzione è, sia pure di poco, più sensibile ancora. Comunque in nessun Paese, come in Italia, i treni popolari hanno assunto una così grande estensione. Si può dire che da noi tutte le località di un certo interesse politico o turistico ne vengono beneficiate.

Crediamo opportuno di ricordare ai nostri lettori che i biglietti dei treni popolari non sono trasmissibili e che non è ammesso alcun rimborso, nè regolarizzazione nel caso di parziale o totale mancata utilizzazione.

Autotrasporti e Ferrovie.

Ferrovie stanno passando un periodo o in tutto il mondo. Gli introiti pei tra- i, sia di merci sia di persone, vanno dimi- do sensibilmente da tre anni in qua, re le spese d'esercizio sono lungi dal dimi- in proporzione uguale; donde *deficit* voli alla chiusura dei bilanci annuali, che rano i dividendi delle Compagnie o vanno avare sull'Erario a seconda che si tratti stione privata o di Stato. Si comprende le Ferrovie tentino ogni difesa per arre- e questa discesa dei loro traffici, e poichè anno anche addebito agli autotrasporti, chino misure protettive contro questa orrenza, che gli inglesi non esitano a qua- are come « unfair », termine che sarebbe ssivo tradurre come « sleale », ma che si bene tradurre come « irregolare » nel so... sportivo. Si sono svolte qua e là campa- di stampa vivaci, ma anche gli interessati autotrasporti corrono ai ripari per mettere evidenza i punti deboli degli argomenti dotti dagli avversari e per scongiurare i uti provvedimenti vessatori ai loro danni.

Una manifestazione importante in tal senso ato il Congresso Internazionale degli Auto- sporti, tenutosi a Berlino nello scorso feb- aio per iniziativa dell'Ufficio Internazionale manente dei Costruttori d'automobili con de in Parigi ed organizzato dall'Unione Nazionale (tedesca) dell'Industria Automobilistica. Questa manifestazione ottenne il patrocinio di tutte le Associazioni rappresentative dell'automobilismo e del turismo sia internazionali, sia delle principali Nazioni, ed ebbe come esponenti e relatori talune fra le principali personalità dell'automobilismo mondiale.

Il Congresso fu inaugurato dal Cancelliere Adolfo Hitler, il quale nell'occasione espose un ardito programma d'azione governativa in favore dell'industria automobilistica, programma che riuscì di gradita sorpresa agli interessati, in quanto contrasta vivamente col regime oppressivo adottato un anno fa dal Governo tedesco verso gli autotrasporti allo scopo di tutelare gli interessi delle Ferrovie statali. E poichè gli atti di questo Congresso ci permettono di farci un'idea della situazione nei principali Paesi riguardo alla concorrenza tra i trasporti ferroviari e gli autotrasporti, giova cominciare la rassegna dalla Germania, ove la contesa avrebbe veramente raggiunto il limite ultimo, per quanto risulta da una relazione del signor Schippert. Un Decreto Presidenziale del febbraio 1932 sottoponeva infatti a duro regime gli autotrasporti liberi; per tutti i trasporti oltre la distanza dei 50 chilometri, le Ditte esercenti questi trasporti venivano sottoposte all'obbligo di ottenere la concessione governativa, e tenute ad applicare esclusivamente le tariffe ferroviarie per le merci di classe più elevata aumentate ancora d'un

5 per cento, nonchè ad adottare le stesse modalità amministrative delle Ferrovie pei documenti in accompagnamento ad ogni spedizione onde rendere possibili i controlli. Pene severissime, non escluso il carcere, pei contravventori. Per giunta, le Ferrovie statali adottavano ribassi tariffari notevolissimi, fino al 55 per cento in meno della tariffa normale, per poter battere gli autotrasporti anche sulle brevi distanze. Oltre a questi provvedimenti generali, le Ferrovie avviavano intese con quelle Ditte esercenti d'autotrasporti le quali s'impegnassero a non eseguire altri trasporti se non quelli concordati con le Ferrovie, e per questi trasporti combinati furono rese possibili tariffe minime in quanto le Ferrovie si assumevano le differenze in perdita, assicurando, inoltre alle Ditte automobilistiche un guadagno netto fra il 10 ed il 15 per cento. Queste passività rappresentano per le Ferrovie un onere annuale di 70 milioni di marchi! Sono ormai 3000 le Ditte affiliate in tal modo alle Ferrovie. Queste vanno poi prendendo altre onerose intese con quegli industriali che si obblighino a non servirsi d'autotrasporti, ed indennizzano quelli che consentano ad alienare gli autocarri di loro proprietà. Le Ferrovie tendono francamente al monopolio assoluto in quanto sollecitano dal Governo la dichiarazione che anche i trasporti stradali sono riservati alle Ferrovie. Intanto, profittando del timore che ha invaso le Ditte esercenti d'autotrasporti, di vedere con un decreto soppressa la loro industria, le Ferrovie offrono a queste Ditte il riscatto dei loro autoveicoli, semprechè ne facciano domanda entro breve termine e possano dimostrare che si tratti di veicoli che prestavano servizio almeno 200 giorni all'anno.... Siamo dunque davanti ad un proposito di soppiantare ed eliminare gli autotrasporti anzichè ad un tentativo di regolarne la concorrenza alle Ferrovie. Ed il relatore aggiunge che mentre codesta lotta ad oltranza produce conseguenze rovinose per l'economia generale, non giova nemmeno alle Ferrovie statali in quanto non vale a rallentare le perdite di traffico e d'introiti delle Ferrovie. Intanto la vendita di autocarri è diminuita in Germania del 60 per cento dal 1931 al 1932, e molte Ditte esercenti d'autotrasporti sono fallite per non aver potuto far fronte agli impegni assunti prima delle accennate restrizioni.

In Inghilterra (relatore il T. Col. Hacking) sono soggetti a concessione i servizi regolari d'autobus mentre finora sono rimasti liberi gli autotrasporti di merci. Ma le Compagnie ferroviarie stanno conducendo una viva campagna per ottenere che venga frenata la concorrenza degli autotrasporti, ed hanno conseguito un primo successo ottenendo un anno fa la nomina d'una Commissione Ministeriale per lo studio dell'argomento, Commissione che, dominata dai rappresentanti delle Ferrovie, si pronunciò a favore d'un forte aumento delle tasse che già gravano sugli autocarri, nonchè d'un sistema d'autorizzazione ad eser-

autotrasporti che, in termini più blandi, rda tuttavia il sistema tedesco pel controllo le tariffe e della gestione delle Ditte eser- ti d'autotrasporti. Finora il Governo inglese si è ancora pronunciato in merito alla zione di quella Commissione, presumibil- nte per effetto delle numerose e vivaci che cui diede luogo da parte di molte Asso- zioni interessate, nè si possono fare previ- ni sull'esito della campagna condotta dalle rovie. Sembra però che qualche Compagnia roviaria intenda prendere radicali provve- menti per conto proprio nel senso di vincere concorrenza mediante una forte riduzione le tariffe, oggi molto alte in quanto sono ssochè raddoppiate rispetto all'anteguerra, tre l'indice generale d'aumento del costo lla vita rispetto all'anteguerra è in Inghil- rra solamente del 47 per cento.

In Francia vige ancora il regime liberistico r tutti i trasporti, sebbene vi siano linee utobus sovvenzionate.

Il relatore per la Francia (Bar. Petiet), tte in evidenza l'eccessiva rigidità della stione imposta dallo Stato alle Compagnie rroviarie concessionarie, e la necessità che le rrovie si adattino ai tempi nuovi per tener sta alla concorrenza dell'automobilismo. Se prescinde dall'elevata tassazione, pare che in rancia i trasporti automobilistici non corrano er ora il pericolo di perdere la propria libertà azione.

Per quanto riguarda l'Italia, la situazione venne esposta in un'ampia relazione dell'Avv. G. Acutis, Presidente dell'Associazione Nazionale Fascista fra industriali dell'automobile, che richiamò le vicende per cui venne a formarsi la nostra rete ferroviaria, il succedersi dell'esercizio a mezzo delle Società e poi di Stato, la struttura dei bilanci ferroviari, e d'altra parte il formarsi della nostra rete di servizi pubblici automobilistici, lo sviluppo degli autotrasporti, i provvedimenti che rappresentano notevoli miglioramenti del servizio ferroviario, dei quali il pubblico va debitore allo stimolo della concorrenza automobilistica.

La manifestazione di Berlino può dunque essere considerata una messa a punto della situazione e come un appello dell'automobilismo mondiale perchè i liberi autotrasporti non vengano sacrificati alle esigenze monopolistiche delle Ferrovie. La questione è troppo grave per ammettere soluzioni generali e semplicistiche, ma importa evidentemente non accettare senza qualche riserva le denuncie di perdite attribuite dalle Ferrovie alla concorrenza automobilistica, e contrapporvi in ogni caso gli aumenti di traffico indubbiamente arrecato dall'automobilismo alle Ferrovie.

La depressione dei traffici, di cui le Ferrovie si lamentano, hanno cause ben più vaste, profonde e lontane che non quella della concorrenza automobilistica, ed è difficile distinguere e precisare la quota parte che ne spetta a

questa concorrenza. Le nostre Ferrovie dello Stato hanno creduto di poterla valutare in ragione di un decimo dell'introito d'un esercizio normale, cioè in circa 400 milioni. Se anche questa cifra fosse ineccepibile, resterebbe sempre a carico d'altre cause la massima responsabilità nella diminuzione del prodotto lordo dell'esercizio, che fu nel 1931-32 inferiore per 1429 milioni a quello del 1929-30. Nè si può pensare che nello spazio di due anni gli autotrasporti abbiano assunto un maggior sviluppo valutabile in centinaia di milioni di minor introito per le Ferrovie. Conviene augurare che non si rechino gravi danni alla economia generale dei trasporti, la quale corrisponde all'attuale grado di sviluppo della tecnica automobilistica, per una visione troppo limitata del problema di assicurare una tranquilla gestione alle nostre Ferrovie dello Stato. Queste del resto hanno già dimostrata una notevolissima capacità di reazione alla concorrenza automobilistica con molteplici perfezionamenti del servizio; istituzione dei treni locali leggeri, dei treni popolari festivi, e per le merci l'istituzione dei «colli espresso», la presa e consegna a domicilio dei bagagli, i trasporti a «groupage» con tariffe bassissime, i raccordi ferroviari favoriti con modalità vantaggiose, le tariffe ridotte a trattativa diretta per trasporti vincolati a quantitativi determinati di merce, e così via. Probabilmente, non v'è oggi altra grande Azienda ferroviaria che dimostri altrettanta prontezza e versatilità d'adattamento per fronteggiare le difficoltà presenti. Ed è ben questa la giusta via per superarle.

Questi sani concetti sono stati del resto illustrati e confermati recentemente da S. E. Ciano il quale, dopo aver osservato che nel campo degli autotrasporti, mentre il trasporto delle persone è già stato perfettamente disciplinato, per il trasporto delle cose si adotteranno a suo tempo opportune disposizioni in base ai seguenti concetti: 1) libertà per chi trasporta merci proprie con mezzi proprî; 2) disciplina di tutti i servizi di trasporto per conto di terzi mediante concessioni che importeranno modalità di esercizio e precise responsabilità.

Biglietti di andata e ritorno per Milano-Torino, Milano-Genova e Torino-Genova.

Il rilascio degli speciali biglietti di andata e ritorno di 1ª, 2ª e 3ª classe, in servizio locale per le relazioni Milano-Torino, Milano-Genova, Torino-Genova e viceversa, consentito in via di esperimento per la durata di tre mesi (16 novembre 1932-15 febbraio 1933) è stato prorogato fino al 15 febbraio 1934, ossia di un altro anno.

Raddoppio dei binari fra Ceriale e Albenga. (Savona).

Il 15 maggio ha avuto luogo, presso la Direzione Compartimentale di Genova delle Ferrovie dello Stato, l'appalto dei lavori per il

...pio del binario del tratto di linea Ce-
...lbenga, di circa sette chilometri. La
...si aggira sui due milioni. Il raddoppio
...linea è stato deciso per il tratto Loano-
...a e la spesa globale dovrebbe superare
...milioni; ma il primo lotto di lavori —
...Ceriale — seguirà al secondo che ha
...la precedenza. Nel primo tratto è pure
...eso l'allargamento della breve galleria
...mpo d'Anzo, fra Borghetto Santo Spirito
...ale.

...letamento del doppio binario sulla Roma-...enze.

...stato aperto all'esercizio il nuovo tratto
...doppio binario fra Incisa e Rignano che
...pleta la sistemazione a doppio binario
...grande arteria Roma-Firenze. L'opera,
...ha elevato la potenzialità di questa linea,
...importanza fondamentale per gli speciali
...i celeri Nord-Sud che verranno istituiti
...ena compiuta l'elettrificazione già in corso,
...perta all'esercizio la direttissima Bologna-
...enze.

Il doppio binario sulla Foggia-San Severo.

Col 1° aprile è stato attivato il doppio binario sul tronco ferroviario Foggia-San Se... Con questo provvedimento si è fatto un ...sso importante verso la sistemazione integrale della linea Adriatica; trattasi infatti di un tronco lungo circa 29 km. che viene ad aggiungersi agli altri a doppio binario già in esercizio tra Foggia e Bari.

L'attuazione dell'esercizio rende più spedito il notevole traffico e favorisce anche in modo sensibile il transito che dalle regioni meridionali e dal vicino Oriente balcanico fa capo al settentrione d'Italia.

Sistemazione ferroviaria della Capitale.

Tra le nuove opere che il Regime si accinge ad eseguire a Roma — scrive il *Corriere dei Costruttori* — particolare importanza assumeranno quelle relative alla sistemazione ferroviaria della Capitale.

Sono previste due nuove stazioni: la Flaminia a nord e la Casilina a sud. Queste due stazioni saranno fra loro collegate in sotterraneo a molteplici binari. La sistemazione definitiva delle stazioni di Roma sarà subordinata, giusta il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, agli studi ulteriori da eseguirsi dall'Amministrazione delle FF. SS.

Con la decisione prospettata verrà risolto felicemente il problema della stazione unica e delle stazioni multiple.

La stazione centrale non sarà arretrata, ma la linea sotterranea eviterà i danni dello sbarramento, valorizzando così, nel contempo, la magnifica zona da Piazza dei Cinquecento

a Porta Maggiore. Il servizio merci avrà un gran parco di smistamento ai Prati Fiscali, parco che servirà ad alimentare dieci scali merci, distribuiti in opportuni punti della periferia. Un completo anello ferroviario si avrà, quindi, intorno a Roma ed esso contribuirà efficacemente allo smistamento dei viaggiatori e delle merci in modo adeguato agli interessi della Capitale.

Il personale impiegato nelle ferrovie.

La quantità di personale impiegato nelle grandi aziende ferroviarie è veramente ingente, anche dopo le sensibili riduzioni verificatesi in questi ultimi anni per la semplificazione dei servizi e per le notevoli economie realizzate in considerazione della diminuzione dei traffici.

Alla fine di dicembre scorso il numero degli agenti impiegati nelle Ferrovie italiane dello Stato ammontava a 141.198, segnando una progressiva diminuzione rispetto non solo agli anni precedenti, ma anche ai mesi precedenti dello stesso anno. Questo personale era così distinto: 14.606 addetti agli uffici e 126.592 addetti al ramo esecutivo, cioè alle stazioni, alla linea, ai treni, alle officine. Fra gli addetti agli uffici sono compresi 1502 funzionari di 1ª categoria, dal grado di allievo-ispettore in su, che costituiscono il personale dirigente dell'azienda, e 10.956 impiegati di 2ª categoria. Come siamo lontani dall'anno 1921-22 in cui il personale superava la cifra di 240.000!

Vi sono però altre Amministrazioni ferroviarie europee che superano le cifre suesposte. Le indichiamo appresso:

Società Germanica delle Ferrovie del Reich	643.750
London e Midland Scottisch Railw.	231.617
Ferrovie polacche dello Stato	186.460
London e North Eastern Railw.	180.163
Ferrovie cecoslovacche dello Stato	164.071

Impiegano anche quantità notevole di personale, per quanto inferiore a quello delle FF. SS. italiane:

Ferrovia Paris-Lyon-Méditerranée	117.683
Great Western Railways	107.970
Ferrovie Romene dello Stato	88.350
Società Nazionale delle Ferrovie belghe	86.060
Ferrovie Federali austriache	76.124
Ferrovie jugoslave dello Stato	76.009

In complesso nelle principali Amministrazioni ferroviarie europee (escluse le ferrovie dell'U. R. S. S.) sono impiegati circa *3 milioni* di agenti. Nell'America, gli Stati Uniti, da soli, hanno *mezzo milione* di agenti.

Le nuove carrozze ferroviarie italiane per le tre classi.

In base a un recente accordo fra le Amministrazioni ferroviarie appartenenti alla « Union Internationale des Chemins de Fer », anche le

...e Ferrovie si sono impegnate ad ammet-
...alla circolazione nella loro rete delle vet-
...costruite in base ad una determinata
...ma-limite più ampia delle precedenti. In
...modo le nostre Ferrovie hanno potuto
...ettare un buon numero di carrozze me-
...che a carrelli per le tre classi, le quali en-
...ranno prossimamente in servizio e pre-
...eranno miglioramenti notevoli dal punto
...ista comodità.

...nuove vetture — precisa la *Rivista delle*
...*municazioni* — sono lunghe m. 2,17 più
...altre, ciò che ha permesso di portare da
...8 il numero dei compartimenti nelle car-
...e di prima classe e quindi da 42 a 48 il
...ero dei posti; di portare da 8 a 9 il nu-
...o dei compartimenti in quelli di seconda
...uindi da 64 a 72 il numero dei posti, e in-
...nelle carrozze di terza classe, di aumen-
...da 10 ad 11 il numero dei compartimenti
...uindi da 80 a 88 il numero dei posti.

...oltre le nuove vetture sono più larghe delle
...cedenti, con vantaggio tanto del comparti-
...nto quanto del corridoio: quest'ultimo è
...tti di cm. 70 anzichè di cm. 65.

...È stata pure progettata, sempre in base alla
...ova « sagoma italiana », una serie di nuove
...rrozze a due sale con terrazzino alle due
...emità: tali carrozze saranno caratteriz-
...e da un numero di posti molto grande in
...porzione alla tara del veicolo.

Le ferrovie e le navi-traghetto.

Uno dei servizi che si va sempre più estendendo ed affermando, per i vantaggi di comodità e celerità che offre, sia per i trasporti di persone, sia per i trasporti di cose, evitando trasbordi, carichi e scarichi, è quello delle navi-traghetto, chiamate più comunemente ferry-boats.

L'Inghilterra, che si era sempre mostrata restia, un po' per difficoltà tecniche (la Manica è non sempre facile a traversare), un po' per quello spirito di tenace conservatorismo che la distingue, ad istituire dei servizi di « ferry-boats », di recente vi ha provveduto sul percorso marittimo tra Dover (Inghilterra) e Dunkerque (Francia). Il servizio sarà limitato, nei primi tempi, ai carri di derrate deperibili e alle sole vetture-letto dei treni più importanti. Però è bene ricordare che da tempo già esiste tra l'isola e il continente europeo un servizio simile, meno conosciuto, perchè limitato ai soli trasporti di derrate e primizie: precisamente sul percorso Harwik (Inghilterra)-Zeebrugge (Belgio).

Esistono poi dei servizi rapidissimi attraverso la Manica, ma senza navi-traghetto, per il trasporto dei passeggeri. Così l'intero percorso Londra-Parigi, via Dover-Calais (km. 464, di cui 43 di traversata marittima) e via Folkestone-Boulogne (km. 416, di cui

50 di traversata marittima) si effettua in meno di 7 ore, e quello via Newhaven-Dieppe (km. 363, di cui 103 di traversata marittima) in circa 8 ore.

Grandi navi-traghetto attraversano il Baltico, assicurando le comunicazioni fra la penisola scandinava e la Germania: fra Trälleborg (Svezia) e Sasnitz (Germania) per la lunghezza di 197 km. e in continuazione, dopo aver attraversato l'isola di Rügen, tra Altefähr e Stralsund per la lunghezza di km. 2,5. Altra via da seguire è quella attraverso la Danimarca: due volte si utilizza la nave-traghetto, fra Malmö (Svezia) e Copenaghen (Danimarca) per km. 30, e successivamente fra Gedser (Danimarca) e Warnemünde (Germania) per km. 42.

Un ferry-boat funziona attraverso il lago di Costanza, tra Friedrichshafen (Germania) e Romanshorn (Svizzera), percorrendo 12 km.

E' ben noto il nostro servizio attraverso lo stretto di Messina: precisamente tra Villa S. Giovanni e Messina (km. 9) e tra Reggio e Messina (km. 15). Il natante più grande può trasportare fino a 20 vagoni disposti su tre binari. I natanti più piccoli ne trasportano ordinariamente 8.

Per le comunicazioni attraverso il Bosforo, fra Costantinopoli e Haidar-Pascià dovrà quanto prima funzionare il servizio delle navi-traghetto, in modo da poter assicurare la continuazione del viaggio fra il treno di lusso Sempione-Oriente-Express e il Taurus-Express.

Il Giappone ha un servizio simile già in atto fra l'isola di Hondo e quella di Yeso su un percorso di 110 km.; un secondo fra l'isola di Hondo e quella di Shikoku, km. 20; un terzo fra l'isola di Hondo e Kyushu, km. 2,5.

Le comunicazioni fra l'India e l'isola di Ceylon sono mantenute a mezzo di navi-traghetto, su un percorso di km. 23, attraverso lo stretto di Palk.

Molti ferry-boats funzionano sui grandi laghi dell'America del Nord, specialmente su quello di Michingan, sull'Ontario e nelle baie di New-York, Filadelfia e S. Francisco. Un servizio simile, lungo 176 km., esiste tra Key-West a sud della Florida ed Avana. Altri ve ne sono nel Canadà. Trattasi di navi capaci di trasportare fino a 30 vagoni.

Il più importante servizio del genere esiste però fra l'isola di Cuba e la Luisiana, precisamente tra Avana e New-Orleans: copre un percorso di km. 1,100 e può trasportare su quattro ponti fino ad 82 carri carichi: serve principalmente per il trasporto dello zucchero.

Servizi simili si trovano poi per percorsi minori anche in altre località: abbiamo voluto limitarci ad indicare quelli di maggiore importanza per le relazioni ferroviarie.

SPORT

Motociclismo

Il Raduno dei Centauri, svoltosi il 25 maggio, fu una manifestazione di potenza e un grande successo di organizzazione. Quando esso fu bandito i suoi organizzatori pensavano di poter riunire tre o quattromila motociclisti; la loro aspettativa fu prontamente superata appena il significato della adunata conquistò tutte le masse dei ferventi del nervoso, agile e rapido mezzo meccanico. Le migliaia di aderenti si raddoppiarono ed a Roma convennero *diecimila* motociclisti.

Tutti sentirono la bellezza dell'impresa, l'orgoglio di poter sfilare dinnanzi al Duce, che volle mostrare anche ai motociclisti, quanto gli stia a cuore ogni problema italiano. Perchè infatti anche lo sviluppo e l'avvenire del motociclismo è ben un problema nazionale, al quale sono intimamente legati una industria poderosa intelligente e perseverante, un commercio non sempre prosperoso, la passione di gran parte della giovinezza italiana. Da tempo Mussolini si era interessato alla causa del motociclismo. Cominciò col diventare motociclista con l'ascoltare e discutere con i produttori tutte le questioni industriali e commerciali, volle, come è già stato detto in altra parte di questa Rivista, che fossero tolti tutti i vincoli che tuttora inceppavano lo sviluppo della pratica e dell'uso della motocicletta sulle nuovissime strade da Lui volute, accolse con gioia l'annuncio della organizzazione del Raduno, dimostrazione di forza e di disciplina.

Fino ad oggi i motociclisti italiani sono in numero assai più esiguo che non in altre Nazioni, ma in quale altro Stato sarebbe stato possibile dar vita ad una manifestazione, quale quella che si conchiuse dinnanzi agli occhi del Capo del Governo e che dimostrò come solo nella Italia fascista è possibile una così gigantesca mobilitazione? Il Raduno dei Centauri, non deve esser considerato soltanto come una meta, ma anche come punto di partenza per nuove conquiste. Quell'esempio deve rappresentare la più proficua propaganda per il futuro, deve significare un più possente sviluppo del motociclismo nazionale fra le masse e un incoraggiamento per quella industria.

I Littoriali.

Da queste colonne, e non soltanto da ieri, si è scritto con la maggior simpatia del movimento sportivo dei goliardi. Il soffio di modernità entrato nelle aule universitarie, le pratiche dello sport da parte degli studenti sono fra le opere del Regime delle più coraggiose e delle più proficue. S. E. Starace fu tra gli assertori più convinti della opportunità che lo sport fosse praticato da tutti e non soltanto da esigue minoranze di giovani che

osavano vincere la ritrosia di insegnanti e di professori. Dopo pochi anni di propaganda ecco che ai Littoriali di Torino settantamila persone — preludio ad assemblee olimpioniche — assistono al giuramento pronunciato dal goliardo in nome dei duemila universitari che avevano combattuto e stavano combattendo nel monumentale Stadio Mussolini che allora si inaugurava. « Combatterò per superare tutte le prove, per conquistare tutti i primati: con il vigore sui campi agonistici, con il sapere negli arenghi scientifici. Combatterò per vincere nel nome d'Italia; così combatterò come il Duce comanda: lo giuro ».

Per superare, per conquistare, per vincere: non sono parole ambigue, sono intenzioni, sono comandi, sono meditati e deliberati proponimenti. Le legioni dei goliardi esprimeranno fra non molto i grandi campioni nazionali per il confronto e per la conquista nel campo internazionale.

I Littoriali di Torino hanno visto il confronto fra 26 Atenei d'Italia e 26 Rettori hanno circondato S. E. Starace nel giorno della inaugurazione ufficiale, contribuendo a dare una sigla di ufficialità all'intervento dei propri studenti. Gli studenti hanno gareggiato tutti con il maggior spirito agonistico e con la maggior cavalleria. Dopo una settimana di serrate e combattutissime contese si potè procedere ad un bilancio assai significativo in confronto di quello pur promettente dell'Anno X. Infatti nei primi Littoriali il numero degli iscritti alle diverse gare fu di 1948. Questa cifra è stata quasi triplicata al secondo anno con 4935 iscrizioni e con 2390 effettivi partecipanti fra studenti e studentesse. Gli studenti furono 2140 e le studentesse 278. L'atletica leggera, lo sport che giustamente sta alla base di tutto il movimento sportivo universitario, riunì quest'anno 581 partecipanti contro 473 dell'anno scorso. Si tratta di un progresso veramente sensibile che è documentato da queste cifre: canottaggio da 207 a 300; nuoto da 151 a 234; palla canestro da 17 squadre a 25 squadre; palla corda da 208 a 212; palla a nuoto da 10 squadre a 15; palla ovale da 9 squadre a 16; pugilato da 73 a 160; scherma da 188 a 203; tiro a volo da 162 a 202.

Per il maggior numero di partecipanti il primato fra i diversi Gruppi universitari fascisti toccò al G. U. F. di Torino con 355 partecipanti contro 121 del 1932 e ciò si spiega per due considerazioni; innanzitutto perchè Torino fu vittoriosa nei Littoriali dello scorso anno e secondariamente perchè la città sede della manifestazione — come si verificò precedentemente a Bologna — trova modo di allineare schiere più compatte. Mentre Milano raddoppiò i suoi effettivi da 121 a 224, l'Ateneo di Bologna diminuì a 180 i suoi 226 rappresentanti dell'anno prima. Tutte le altre Università presentarono atleti in maggior numero della prima edizione e precisamente con questi effettivi: Bari 61, Cagliari 30, Catania 43, Camerino (la più piccola Università del mondo) 13, Ferrara 25, Firenze 112, Genova 195, Macerata 19, Messina 45, Modena 45, Napoli 140, Padova 129, Palermo 53, Parma 67, Pavia 48, Perugia 38, Pisa 93, Roma 203, Sassari 30, Trieste 90, Urbino 10, Venezia 94. Anche le studentesse diedero un forte contributo ai diversi sports. Infatti ben 63 furono le iscritte al nuoto, 70 nel singolare tennis, 45 nel fioretto. Quindici squadre femminili si ebbero nella palla canestro e nove nella palla ovale.

Dalle cavalleresche ma combattutissime gare riuscirono vittoriosi gli studenti di Milano. La classifica fu infatti la seguente: Guf di Milano punti 396, Guf di Roma p. 392, Guf di Genova e di Torino p. 385, Guf di Bologna p. 368, Guf di Padova p. 355,50, Guf di Napoli p. 290, Guf di Venezia p. 221,50, Guf di Pisa p. 216, Guf di Parma p. 212,50.

L'« M » d'oro, ambito premio degli studenti italiani fregierà per tutto l'Anno XI e per metà dell'Anno XII le maglie i gagliardetti e le insegne del Gruppo Universitario (1) della capitale lombarda, per merito dei suoi giovani studenti atleti che strapparono la vittoria in virtù di una organizzazione curata in tutti i particolari, di una propaganda intensa ed entusiastica, di una preparazione spirituale ottima.

All'indomani della vittoria il Duce volle personalmente premiare in Roma gli studenti vittoriosi e li accolse nella Sala Regia di Palazzo Venezia. Alla suggestiva cerimonia, compenso di tante fatiche, parteciparono i goliardi vincitori dei Littoriali della cultura, i goliardi del Guf di Milano vincitori dei Littoriali dello sport, i 92 segretari dei Guf, il vicesegretario federale e il podestà di Torino, l'Ing. Gorla per la Fed. Fascista di Milano, il Rettore dell'Ateneo Milanese Prof. Livini e i delegati di zona della Fed. It. dell'Escursionismo. Il Duce passò in rivista le Camicie Nere e distribuì i premi ai vincitori dei Littoriali della cultura, rimettendo poi al Dott. Boidi, segretario del Guf di Milano, la

(1) Giova notare che dei 2357 inscritti al Guf ed ai Littoriali degli Atenei milanesi, gli inscritti del Guf del Politecnico sono 950 e rappresentano perciò il 91 % della somma complessiva inscritta ai corsi nello stesso Istituto.

ppo, la Medaglia d'oro e il diploma per vittoria ai Littoriali di Torino. In seguito E. Mussolini pronunziò brevi parole per levare l'alto significato di quella cerimonia, er far notare in quanto altissimo conto engano tenute cultura e sport nel regime scista che vuole forti e sani i giovani cui affidato l'avvenire spirituale della Patria.

Calcio.

L'incontro Italia-Inghilterra può chiamarsi na tappa, meglio forse una meta. Fino a chi mesi fa era sembrato impossibile strappare il calcio inglese al proprio isolamento, na dopo i primi approcci dell'Austria era intuitivo che l'Inghilterra cominciava ad accorgersi che anche sul continente v'era chi poteva competere con lei, anche in questo giuoco. L'incontro Inghilterra-Austria, che la prima vinse con il vantaggio di un sol punto, fece studiare la possibilità che i calciatori inglesi venissero a Roma per incontrare gli azzurri. Non ci volle molto tempo perchè la partita fosse decisa. Si deve ricordare come in un primo tempo gli esperti inglesi posero poca preoccupazione per l'ostacolo che li attendeva, che essi reputarono assai più facile di quel che non fosse. Essi pensarono che il Wunderteam fosse il miglior esponente del calcio continentale e che per ciò, una volta sconfitto quello, fosse impresa di poco rilievo superare l'ostacolo italiano. Furono le disavventure del miracoloso undici austriaco che fecero riflettere con qualche preoccupazione i tecnici inglesi, furono le superbe affermazioni dell'undici azzurro a scuotere l'apparente impassibilità britannica. Nei due mesi antecedenti all'incontro la stampa sportiva inglese e tutto il mondo calcistico dell'isola furono a rumore, perchè assolutamente si voleva che l'Inghilterra facesse sentire il peso della maturità del giuoco da essa praticato con tanta tecnica, con tanta serietà e con tanta arte.

Gli sportivi italiani fidavano sulla superiorità incontestata che essi hanno sul continente, sull'animo dei loro giocatori, sulla classe complessiva del loro giuoco. Parecchi giornali non rinunciarono ad affermare che gli azzurri avrebbero sicuramente vinto. Può essere un sistema per dar coraggio quello di iniettare fiducia; ma gli elementi diretti mancavano per suffragare con fatti e con imbattibili argomentazioni la disinvolta affermazione. La partita di Roma mise le cose a posto ed il risultato pari (1-1) fu provvidenziale tanto per noi quanto per gli inglesi. La cronaca disse che l'Italia avrebbe potuto vincere, che, se in luogo di Meazza — assolutamente fuori di condizione — si fosse posto Serantoni, il quale una settimana prima a Firenze contro i cecoslovacchi fu assai utile alla squadra, anche la prima linea avrebbe marciato all'altezza degli altri reparti che non sfigurarono

mai nel confronto con gli avversari. Ancora la cronaca disse che Combi ebbe minor lavoro di Hibbs e ciò indubbiamente significa che i nostri seppero opporre alla linea degli attaccanti inglesi un'opera proficua di demolizione. Ma i tecnici inglesi affermarono che la loro prima linea non marciò come era lecito attendersi e come è comune vedere sui campi della Coppa d'Inghilterra.

Dicemmo che il risultato fu provvidenziale per entrambi i combattenti. Ma mentre gli inglesi nell'incontro pari salvarono il loro orgoglio che i novanta minuti di giuoco sembrarono aver scosso, noi traemmo tanti ammaestramenti e ci mettemmo in condizione di riflettere. La gioia e l'ubriacatura del successo ci avrebbero forse impedito di pensare alle deficienze nostre nei confronti con il più maturo calcio inglese. Ed all'indomani dell'incontro ci piacque assai di leggere le impressioni degli attori piuttosto di quelle degli spettatori e di facili tecnici. Furono appunto i nostri migliori giuocatori quelli che dissero la parola e le osservazioni più sensate, quelli che affermarono il valore degli avversari e si mostrarono assai soddisfatti del risultato raggiunto.

L'esito pari lascia aperta ogni discussione, il nulla di fatto rende necessario un nuovo incontro che gli inglesi gradiscono per il 1934 a Londra. Vi è tempo non soltanto per riparlarne, ma per lasciar trascorrere quel Campionato del Mondo che fra meno di un anno si svolgerà a Roma ed al quale devono essere tese tutte le volontà non soltanto di giocatori, ma di enti e di esperti. La vittoria nel Campionato del Mondo avrà un valore definitivo anche nei rapporti con il calcio inglese, se questo dovesse rinunciare ad esser rappresentato nel Campionato.

Un anno di lavoro ci separa da questo cimento e da quello del nuovo incontro con l'Inghilterra. Il confronto dello scorso maggio a Roma ha documentato tutti sul valore del giuoco inglese, dal quale abbiamo imparato qualche particolare nuovo che ci sarà utile di assimilare per le battaglie sempre più difficili della prossima stagione.

Dopo il lungo arresto provocato dagli incontri con la Cecoslovacchia e con l'Inghilterra chiusisi nel modo per noi lusinghiero che abbiam visto, il Campionato di Divisione Nazionale A riprese e, mentre scrivevamo queste note mancavano soltanto quattro giornate alla sua conclusione. Dopo l'epilogo il riposo non sarà lungo, perchè il Campionato 1933-1934 avrà inizio alla prima domenica di settembre per poter finire a maggio, prima cioè del Campionato del Mondo. Per raggiungere questo scopo si giocherà ogni domenica e si limiterà assai l'attività internazionale. Ecco intanto la situazione all'ultima domenica di maggio:

Divisione Nazionale A: Juventus p. 48; Ambrosiana-Inter p. 42; Bologna p. 39; Roma p. 38; Napoli p. 36; Torino e Fiorentina p. 32; Milan p. 30; Genova e Lazio p. 28; Triestina e Palermo p. 27; Padova p. 26; Alessandria e Pro Vercelli p. 25; Casale p. 21; Pro Patria di Busto e Bari p. 18. - *Divisione Nazionale B:* Livorno e Brescia p. 46; Modena p. 36; Novara p. 33; Spezia p. 31; Verona p. 30; Sampierdarenese e Comense p. 29; Vigevanesi p. 28; Serenissima, Cremonese e Legnano p. 24; Messina p. 22; Atalanta p. 21; Cagliari p. 20; Grion p. 19; Pistoiese p. 18.

Automobilismo.

La superiorità della guida italiana nelle maggiori competizioni europee svoltesi lo scorso maggio si è rivelata tanto al Gran Premio di Tripoli, quanto all'Avus, quanto alla gara dell'Eifel. A Tripoli era Achille Varzi che riusciva a conservare un vantaggio di un paio di metri sull'indiavolato Nuvolari. In Germania lo stesso Varzi, sempre al volante di una Bugatti, batteva tutti i *records* all'Avus in una velocissima disputa nella quale si stabiliva la media di 206,900 su 294,426 km. del percorso. Come a Tripoli contro Nuvolari, anche all'Avus contro Czaikowsky, il campione italiano vinceva di stretta misura e cioè per 1/5 di secondo. Una settimana dopo sul difficile percorso dell'undicesima corsa internazionale dell'Eifel, Nuvolari, assente Varzi, ma minacciato dal tedesco Brauchitsch, vinceva alla media di 113,500 su 342 del tracciato.

Nelle stesse date delle due prove tedesche venivano disputate in Italia due corse. Quella da Parma al Poggio di Berceto, che veniva ripresa dopo qualche anno di sospensione e la Targa Florio disputatasi in tono minore per la lamentata assenza dell'industria e di molti assi. Vittorioso di entrambe le prove era Brivio Sforza che a Parma compiva con l'Alfa Romeo i 50 km. 930 alla media di 96,631, battendo anche macchine di categoria superiore e che al Circuito delle Madonie stabiliva la media di 76 km. 336 sui 504 km. del percorso, pur vincendo da lontano.

Ciclismo.

Il XXI Giro d'Italia ha consentito a Binda di segnare per la quinta volta il suo nome fra i vittoriosi della corsa che la *Gazzetta dello Sport* indisse per la prima volta nel 1909.

Alla vigilia della gara pochi supponevano che il Campione del mondo potesse trionfare nella gran corsa, non perchè gli difettassero mezzi e classe, ma perchè si riteneva che le continuate e successive fatiche non fossero più nel gusto del corridore così anziano di carriera. Invece, accortosi fin dalle prime tappe di essere in condizioni di forma perfette e fattosi convinto di poter conservare la maglia rosa tolta a Guerra al traguardo della seconda tappa da Torino a Genova, Binda intravide la possibilità di concludere a suo profitto il duello con il Campione d'Italia. La fatalità volle che l'aperta contesa fra i due migliori corridori nazionali dovesse troncarsi per la malaugurata caduta di Guerra a Roma. In quel momento era primo in classifica il belga Demuysiere, un combattente di grande cuore che sopperisce alle sue manchevolezze in salita e nella volata con un generoso prodigarsi nel corso della competizione. Non ebbe quindi troppa difficoltà Binda a togliere la maglia rosa al belga, quando dopo Napoli il percorso presentò qualche salita notevole. Da Foggia la classifica non ebbe più spostamenti e Binda, Demuysiere, Piemontesi, Bovet e Grandi conservarono fino a Milano il loro ordine di piazzamento, malgrado le vittorie di tappa di concorrenti soltanto veloci. I 3343 km. del percorso furono compiuti dal vincitore in ore 111, 01' 52'' alla media di 30,043.

Fra le novità introdotte nel XXI Giro d'Italia quella che il pubblico apprezzò di più fu quella della tappa a cronometro sui 62 km. della Bologna-Ferrara, nella quale tutti i concorrenti si abbandonarono alla più sfrenata battaglia, dato che per quel sistema di gara, non esistevano più vincoli e necessità di squadra. Non è improbabile che per il 1934 gli organizzatori studino la possibilità di portare a due le tappe da disputarsi con la formula usata nella Bologna-Ferrara. Per la superiorità di Binda in salita gli abbuoni concessi agli scalatori non diedero nè le soddisfazioni nè le emozioni attese. Ma è augurabile che si continui la geniale iniziativa perchè essa non diede nel primo esperimento i risultati auspicati. Forse dovrà essere riveduta anche la distribuzione degli abbuoni concessi ai vincitori di tappa, ma oggi è certo prematuro parlare del regolamento e della formula per il Giro dell'anno prossimo, quando molta esperienza potrà esser fatta anche nel presente Giro di Francia, iniziatosi alcuni giorni fa.

Una corsa di grande importanza fu la Coppa Italia, la gara che si svolge ogni anno per squadre di società ed a cronometro. Fu disputata il 28 maggio a Prato su un percorso apparso faticoso fra quattordici squadre già vittoriose delle eliminatorie regionali. La vittoria spettò alla squadra del Veloce Club di Vicenza, composta da Morbiatto, Zaramella,

Censi e Zancan che marciarono alla media notevole di 36 km. 192, seguiti dalla squadra del Velo Sport di Ferrara e dalla II squadra della Battisti di Milano.

Ippica.

Il 50° Derby Reale, istituito con il consenso e le dotazioni del compianto Re Umberto I, segnò il trionfo dei colori della Razza del Soldo, di cui sono comproprietari i fratelli Gr. Uff. Mario e Comm. Vittorio Crespi, per merito di Pilade, condotto da Paolo Caprioli e allenato da Federico Regoli, il quale precedeva il compagno di scuderia Crapom, Kennebee, Dossa Dossi e altri, fra cui Ello che a Milano aveva vinto il Premio Emanuele Filiberto e che, per questo tempo, era stato pronosticato probabile vittorioso nella più classica competizione della generazione dei cavalli di 3 anni. Il risultato del Derby fu confermato a Milano dopo venti giorni nel Premio Italia sulla stessa distanza della corsa romana e per quanto Kennebee non fosse della partita per lo stile della vittoria di Pilade parve assicurare al cavallo della Razza del Soldo la patente di miglior rappresentante dei nati del 1930. Tanto più che la corsa fu di una chiarezza cristallina e perchè Pilade, regolando l'andatura dall'inizio e conservandosi sempre in testa dalla partenza all'arrivo, non ebbe bisogno della minima sollecitazione per guadagnare con assoluta sicurezza senza palesare alcun segno di fatica. Malgrado ciò il tempo segnato dal cronometro di 2, 29 3/5 migliora quello *record* di Ortello di 1/5 e lo scarto di tempo sarebbe stato superiore se Pilade avesse dovuto spendere tutte le sue risorse. Con tale successo il figlio di Captain Cuttle e di Piera ebbe confermato il collaudo di cavallo buonissimo e capace di emergere fra coetanei di non comune qualità.

Motonautica.

Il concorso motonautico internazionale del Garda disputatosi per la quarta volta si è svolto a fine maggio in un'atmosfera di vibrante interesse. Le gare seguirono in un ritmo normalissimo, ad eccezione del Gran Premio della Nazioni nel quale il Conte Theo Rossi fu costretto al ritiro, mentre per il suo potente mezzo meccanico era il più quotato alla vittoria. Nelle diverse prove le vittorie arrisero a coloro che si erano presentati maggiormente preparati. Bisogna innanzitutto parlare della squadra Soriano, la quale nelle gare riservate ai fuori-bordo da corsa senza restrizioni impose la classe dei suoi uomini e l'eccellenza di scafi e di motori; dei motori Laros che nella gara riservata ai fuori-bordo da turismo su un percorso severissimo per merito della signora Salvi, di Pesenti e di Taroni nella 1000 cmc. e di Aldo Daccò e Giacinto Lanfranchi nella 500 cmc. registrarono vittorie degne di giustissima ammirazione. I «Laros», anche per merito dei loro valenti piloti, raggiunsero medie che possono essere invidiate da altri motori da corsa che gareggiano su circuiti veloci, con la differenza che i motori italiani erano, nella Coppa delle Cento Miglia, handicappati dal peso della barca e dal fatto che portavano a bordo due uomini anzichè uno solo.

Nelle gare riservate agli entro-bordo, sia da corsa, sia da turismo, i piloti diedero prova della loro abilità e del loro virtuosismo. Nel Gran Premio delle Nazioni Becchi vinse la prima e la seconda prova aggiudicandosi il Premio con quella perizia che lo classifica fra i migliori specialisti mondiali. Egli, fidando completamente nel suo «Lia III» che sempre lo portò a grandi vittorie, non si lasciò impressionare dalla marcia superiore del «Montelera». Quanto al «Luisa» dell'americano Wanamacker, per quanto fosse noto che non disponeva di una potenza uguale a quella degli scafi italiani, si stimava dovesse raggiungere medie maggiori. Dopo la prestazione del campione americano si è più che mai sicuri che nella classe dei 12 litri nessuna Nazione del mondo può pretendere di togliere agli italiani il posto che occupano. Degne furono le prove dell'Ing. Cattaneo sul «Gardone» e quelle di Feltrinelli con il «Miss Garda».

Nelle categorie minori il Principe Ruspoli, anche se non ebbe diretti rivali gareggiò con le cilindrate superiori, distinguendosi per virtuosità e minacciando anche i più forti. Nella categoria dei 3 litri Albertoni vinse con una certa facilità la prima prova e nei 1500 cmc. Passarin si distinse, per quanto la sua corsa non fosse molto fortunata.

Fu peccato che all'ultimo giorno il Conte Rossi non potè partecipare alla Coppa dell'Oltranza, offerta dal poeta-soldato in memoria di Seegrave. Il regolamento di questa Coppa stabilisce che ad essa possono partecipare quei piloti che sui passaggi del miglio raggiungano una media non inferiore ai 100 km. e che, sommati i tempi della prova sul miglio con quelli delle due prove sul circuito, ottengano il miglior tempo. Per la forzata assenza del Conte Rossi e per quella volontaria di Becchi, il Principe Ruspoli non faticò troppo ad aggiudicarsi il significativo e ricco trofeo.

POSTE·TELEGRAFI

Marconigrammi di stampa.

Sono ammessi i marconigrammi di stampa in partenza dalle navi italiane, per via Coltano Radio, e diretti a tutti i Paesi per i quali sono consentiti tali invii, eccetto la Romania.

A detti marconigrammi si applica la metà delle tasse radiotelegrafiche (di bordo e costiera) e telegrafiche, e le stesse disposizioni vigenti per i telegrammi di stampa.

Lettere-telegrammi DLT per Cina, Giappone e Penisola di Kvantoung.

Sono ammesse per via Italcable-S.Francisco con le seguenti tasse espresse in lire-oro per parola, con un minimo di 25 parole per ogni telegramma:

Cina	Isola di Macao	2,12
	Altri Uffici	1,97
Giappone		1,85
Kvantoung (Penisola di)		1,85

Altre condizioni. — Le stesse vigenti per le lettere-telegrammi DLT dirette ad altri Paesi.

Linee postali aeree.

Roma-Cagliari. — Partenze giornaliere col seguente orario:

part. ore 12	Roma	arr. ore 11,15	
arr. » 15,30	Cagliari	part. » 7,45	

Al lunedì però la partenza da Cagliari è anticipata alle ore 10,45 con arrivo a Roma alle 14,15.

Roma-Tripoli. — Servizio giornaliero anzichè trisettimanale, escluse le domeniche, con partenza da Roma alle ore 8.

Milano-Zurigo. — Servizio attivato dal maggio u. s. con partenza alle ore 11,30 di tutti i giorni, meno le domeniche.

Milano-Trento-Bolzano-Innsbruck-Monaco. — Si effettua nei giorni di martedì, giovedì e sabato con partenza alle ore 9,55.

Conti Correnti Postali.

Con effetto dal 1° maggio u. s. è stato inaugurato, nei rapporti reciproci, il servizio dei postagiro internazionali fra l'Italia e la Polonia. L'importo sui predetti postagiro, tratti dai correntisti in Italia a favore di quelli in Polonia, va espresso esclusivamente in *zloty*, e la commutazione in lire del relativo ammontare (ai fini dell'addebitamento sui c/c) viene fatta al cambio di emissione dei vaglia internazionali sulla Polonia, cioè L. 2,25 per ogni *zloty*.

Lettere-telegrammi NLT per Isole Sandwich (Oceania).

Sono ammesse per le vie Italcable e Italo-Radio con le seguenti tariffe espresse in lire-oro per ogni parola, con un minimo di 25 parole per ogni lettera-telegramma:

Uffici delle Isole di Lanai, Hawai, Kanai, Maui e Molo Kai:

Via Italcable-S. Francisco	1,30
Via Italo-Radio	1,265

per gli altri Uffici:

Via Italcable-S. Francisco	1,05
Via Italo-Radio	1,005

Altre condizioni. — Le stesse vigenti per le lettere-telegrammi NLT dirette al altri Paesi.

Telegrammi per via Eastern-Londra.

Non sono più consentiti i telegrammi per Danzica, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Paesi Bassi e Polonia per via Eastern-Londra.

Sono ammessi invece con la semplice indicazione di via Eastern con le seguenti tariffe espresse in lire-oro per ogni parola:

	TELEGRAMMI			
	ordinari	di stampa	CDE	ELT
Danzica	0,645	0,3225	0,48325	0,3225
Estonia	0,795	0,3975	0,59625	0,3975
Finlandia	0,735	0,3675	0,55125	0,3675
Germania	0,50	0,25	0,375	0,25
Lettonia	0,725	0,3625	0,54375	0,3625
Lituania	0,645	0,3225	0,48375	0,3225
Paesi Bassi	0,645	0,3225	0,48375	0,3225
Polonia	0,665	0,3325	0,49875	0,3325

Servizio pacchi.

Con recente Decreto, andato in vigore il 22 aprile u. s., è stato elevato da 10 a 20 kg. il limite massimo di peso dei pacchi postali, restando per ora invariate le dimensioni massime attualmente in vigore.

Le tasse di spedizione per i pacchi « da e per il Regno, e fra il Regno e le Colonie Italiane e Isole Italiane dell'Egeo », sono le seguenti:

L. 16 da oltre 10 fino a 15 kg.
L. 18 da oltre 15 fino a 20 kg.

Resta invariato il limite di peso di kg. 10 per i pacchi « da e per l'Estero » tanto comuni che urgenti, e quello di kg. 5 per i pacchi urgenti e aerei per l'interno del Regno e Colonie.

Posta aerea a mezzo dirigibile «Graf Zeppelin».

Il dirigibile « Graf Zeppelin » eseguirà anche quest'anno viaggi per Recife (Pernambuco) partendo da Friedrichshafen nei giorni: 1° luglio, 5 agosto, 2-16 e 30 settembre, 14 e 28 ottobre.

Con detto mezzo potranno aver corso le corrispondenze ordinarie e raccomandate per Argentina, Brasile, Chilì, Paraguay ed Uraguay munite di cartellino azzurro « Par avion » e coll'indicazione « Par dirigeable Graf Zeppelin ».

La sopratassa speciale, oltre la tassa di francatura normale ed il diritto fisso della eventuale raccomandazione e del recapito per espresso, è stabilita in L. 7 per Brasile e L. 8,25 per gli altri Stati, per ogni 5 grammi o frazione (se lettere o cartoline), e per ogni 25 grammi o frazione (se altri oggetti), e viene corrisposta mediante l'applicazione di francobolli speciali emessi per rappresentare tale volo e che sono in vendita presso tutti gli uffici postali.

Elenco delle navi ammesse allo scambio di marconigrammi a tariffa ridotta.

Si riporta l'elenco completo delle navi ammesse allo scambio dei marconigrammi con le tariffe radiotelegrafiche (di costiera e di bordo) ridotte del 50 %:

Adriatico - Ammiraglio Viale - Arborea - Attilio Deffenu - Barletta - Bengasi - Brioni - Brindisi - Cagliari - Caralis - Catalani - Cesare Battisti - Città di Agrigento - Città di Alessandria - Città di Bastia - Città di Bengasi - Città di Catania - Città di Genova - Città di Livorno - Città di Marsala - Città di Messina - Città di Napoli - Città di Palermo - Città di Savona - Città di Spezia - Città di Trapani - Città di Trieste - Città di Tripoli - Città di Tunisi - Città di Zara - Comandante Bafile - Derna - Donizetti - Dorico - Duino - Egadi - Firenze - Fiume - Francesco Morosini - Gallipoli - Garibaldi - Ichnusa - Ipparco Baccich - Lazzaro Mocenigo - Lorenzo Marcello - Marco - Monte Gargano - Montenegro - Nina - Olbia - Paganini - Palatino - Palma - Porto di Alessandretta - Puccini - Rossini - San Giusto - Santa Marina Salina - Stampalia - Stamura - Verdi - Zara.

I testi di tali marconigrammi debbono portare l'indicazione « Prid » come prima parola del preambolo.

Telegrammi per il Perù.

I telegrammi privati a destinazione del Perù vengono accettati, fino a contraria disposizione, a rischio dei mittenti. Quelli a linguaggio convenuto sono ammessi a condizione che il nome del codice adoperato sia indicato in preambolo, aggiungendo, se trattasi di codice privato, l'indicazione « Privé ».

Telegrammi privati per il Paraguay.

E' ammesso il linguaggio convenuto e cifrato in tutti i telegrammi privati diretti al Paraguay a condizione che il nome del codice adoperato sia indicato in preambolo, e che l'esemplare del codice stesso sia stato depositato presso l'Amministrazione delle Poste Paraguayane.

Anche questi telegrammi vengono accettati a rischio dei mittenti.

Telegrammi privati per l'Uruguay.

Non è ammesso il linguaggio convenuto e cifrato nei telegrammi privati a destinazione dell'Uruguay, tranne per quelli diretti alla Banca Repubblicana e al Banco Frigorífico Nacional.

I telegrammi privati per la stessa destinazione sono sottoposti alla censura del Paese di arrivo, per cui vengono accettati a rischio dei mittenti.

SCAVI · SCOPERTE

Interessanti scoperte archeologiche ad Arezzo.

Pel vigile interessamento del parroco di S. Agnese, Can. Don Ferruccio Bigi, la R. Sovraintendenza alle antichità dell'Etruria disponeva, tempo fa, perchè venissero eseguite esplorazioni archeologiche in un fondo di proprietà Santini, sottostante alla muraglia meridionale della Chiesa romanica di S. Lorenzo e prospiciente un vicolo che sbocca sulla via omonima, la quale fu l'antichissimo «cardo» della primitiva città etrusca.

Con l'aiuto del Comune di Arezzo, gli scavi si iniziarono il 12 di maggio u. s. e portavano in luce due vani di casa romana con tracce di pavimento a mosaico a tessere bianco-nere e residui di intonaco di tinta rosso-fegato, con fascia nero-bluastra sottolineata da riga bianchissima, oppure di tinta bianco-grigiastra, con ornati a pelte e a motivi geometrici di specchi delimitati da cornici e da cordoni in rilievo.

I due vani sono a diverso livello e nel primo scoperto, il più basso, sono stati rinvenuti i frammenti di un candelabro di bronzo, alto m. 1,50 circa e di facile ricostruzione, e, intorno ad esso, molti oggetti, pure di bronzo, tra i quali sette statuette di cui, quattro specialmente, di finissima e magistrale fattura.

Queste ultime raffigurano un «Mercurio», due «Lari» e una Divinità non ancora bene identificata per via delle scorie che la ricoprono.

Le altre rappresentano due figure di sacrificanti, e hanno carattere votivo, e un «Giove» con la sacra aquila ai piedi.

Tutte appartengono al 1° secolo dopo Cristo e appaiono di gusto ellenistico le prime quattro.

Gli scavi hanno così individuato il Sacrario Domestico della casa romana che, da tracce di materiali abbruciati, sembrerebbe essere stata distrutta dal fuoco.

Si sono rinvenuti anche molti frammenti di maioliche di Faenza, Pesaro, Cafaggiólo, Savona e Deruta e, infine, è venuta in luce una matrice in pietra che rappresenta una figura, che sostiene una croce di foggia barbarica, di dubbia identificazione circa l'epoca e lo stile cui appartiene.

E' augurabile che gli scavi continuino nei vicini orti e nei prossimi pozzi, da uno dei quali proviene la «Minerva» bellissima conservata al Museo Archeologico di Firenze.

Il R. Sovraintendente, Comm. Prof. Minto, si è personalmente interessato ai notevoli risultati conseguiti.

Una necropoli romana a Matera.

È stata scoperta a Matera (Lucania) una importante necropoli, che dall'esame della ricca suppellettile si può far risalire all'epoca romana. Sotto alla necropoli è stata fatta una scoperta anche più importante e cioè quella dei resti di una antichissima città. Il materiale asportabile è stato trasportato nel Museo di Matera.

Probabili vestigia di un tempio pagano, nel Trentino.

Presso Cles, in Val di Non, si sono fatte, tempo fa, scoperte archeologiche di un certo interesse. Scavando il terreno di un podere è venuta in luce anzitutto una grande quantità di tegoloni di forma rettangolare con orlo rilevato di argilla d'un color giallo. Intorno al campo si è poi scoperto un muro di cinta che si estende per parecchi metri.

Tra gli oggetti rinvenuti, due statue di bronzo sono particolarmente notevoli. In una è facile riconoscere Ercole con la clava e la pelle del leone; nell'altra è raffigurato Nettuno, privo di tridente. E' da ritenersi che nel luogo dove furono trovate le due statue sorgesse un piccolo tempio con un'ara davanti alla quale veniva sacrificato in onore della divinità. Una conferma di questa ipotesi sarebbe la terra combusta con molte ossa e corna di animali.

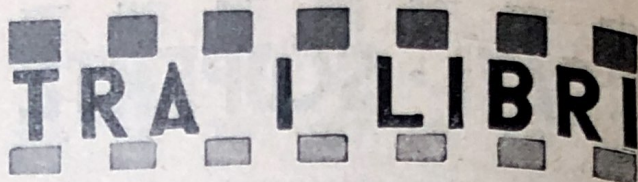
Vestigia dell'età repubblicana di Roma scoperte ad Aquileia.

Proseguono, per cura dell'Associazione Nazionale per Aquileia, gli scavi tendenti a mettere in luce i caratteri e i valori di questo importantissimo centro della civiltà romana. Si è scoperta così, nel recinto dell'antica necropoli, una lapide dedicata a Lucius Appuleius Maximianus, consigliere del municipio di Aquileia.

Ma la maggior cura è stata posta negli scavi della zona delle mura, ove si sono conseguiti importantissimi risultati per la precisazione topografica della città romana. Mentre, infatti, le mura fin qui scavate, per giudizio concorde, erano attribuite al tardo Impero, mancava ogni traccia della cinta che la colonia latina di Aquileia aveva dovuto ricevere fin dall'epoca repubblicana. Orbene, a una ventina di metri a ovest delle mura imperiali si sono scoperte nell'ottobre scorso, a notevole profondità, le solide vestigia delle più antiche fortificazioni.

Le mura dello spessore di metri due e quaranta, costruite per intero di mattoni, sono state sterrate per una cinquantina di metri, ma con assaggi se ne è già constatata la presenza per oltre mezzo chilometro. A quaranta metri poi dalle mura passa un condotto collettore con vòlta a tutto sesto nel quale confluiscono da destra e da sinistra parecchi fognoli. Circostanza curiosa: sul fondo del cunicolo, sono stati rinvenuti residui di pigne, noccioli di pesche, di ciliege, di olive, bucce di castagne e acini d'uva.

Con la scoperta delle mura repubblicane e con quella del collettore di scarico è acquisito un nuovo prezioso caposaldo per l'ulteriore esplorazione di Aquileia romana.

TRA I LIBRI

ENRICO PICENI. — *Zandomeneghi.* — A. Mondadori, Ed., Milano, 1933-XI. 80 tavole, 23 disegni, 2 ritratti, 2 autografi, 4 tricromie: L. 40.

E' il primo volume di una collezione di 40 monografie sui « Maestri della pittura dell'800 », che saranno dovute ai più autorevoli critici d'arte moderna: U. Ojetti, C. Carrà, Margherita Sarfatti, C. E. Oppo, ecc. La collezione, oltre il pregio di rispecchiare, dopo il tono fino a ieri spesso e in vari sensi polemico della critica sull'arte del secolo scorso, una fase di più serena valutazione, ha il merito d'essere accessibile al pubblico dei così detti amatori e appassionati, concorrendo in tal modo ad educarli ai valori più veri del nostro '800, e d'essere utile per tante indicazioni agli studiosi e ai collezionisti.

La inaugura il volume « Zandomeneghi », di Carlo Piceni. La scelta del pittore veneto può anche essere un atto di riparazione alla lunga misconoscenza del suo valore. Il Piceni ne tratteggia la vita, ricca di un solo avvenimento, il suo stabilirsi a Parigi nel 1874, l'ambiente in cui visse colà, amico di Degas e Renoir, il suo carattere chiuso, puntiglioso, d'una bontà un poco ispida; rivendica il fondo italiano della sua arte nel colore, nel segno, soprattutto nella schietta sanità del mondo pur piccolo-borghese e giornaliero delle sue rappresentazioni; riporta i consensi che questa sua arte ebbe già in Francia, e i più recenti riconoscimenti incontrati in Italia nel campo critico. Le 80 ottime tavole riproducono le opere più rappresentative, oli, pastelli, disegni; segue, come per ogni volume, un lungo catalogo, e la bibliografia.

PIETRO MADINI. — *Stendhal a Milano e il Casino degli Andeghee* (*Schizzi di antica vita milanese*). — Edito dalla Società del Giardino nel cinquantesimo di sua fondazione, Milano, 1933-XI, in 8°, pag. 142: L. 15.

Nel 1783 Francesco Bolchini fondava, tra amici appassionati del gioco delle boccie, la « Società del Giardino », satireggiata da Carlo Porta, che ne fu socio più tardi, col nome di « Casin di Andeghee » e che doveva poi assurgere a così alti fasti; pure nel 1783 nasceva in Grenoble Enrico Beyle « milanese », che della Società fu frequentatore.

A celebrare la duplice ricorrenza del secolo e mezzo la gloriosa « Società del Giardino » pubblica questo pregevole volume destinato a meritata fortuna e che arricchisce la già vastissima bibliografia stendaliana.

Per la forma esso è una gustosa, bonaria, piacevolissima « causerie »; per la sostanza, una rappresentazione di vasto mondo se pur veduto sotto un angolino di prospettiva; ma tutto vi è vivo, mosso, vario e la narrazione saporita e bene informata.

A. ALESANI. – *La Dalmazia, manuale di geografia fisica ed antropica per le scuole medie e per le persone colte.* – Zara, Tip. E. de Schönfeld, 1933-XI (dalle pubblicazioni della Soc. Dalmata di Storia Patria; Serie II, fasc. III), pag. 108, 6 tavole a colori fuori testo e 36 illustrazioni: L. 12.

Buon libro, il cui sottotitolo spiega lo scopo e gli intendimenti perfettamente raggiunti nella trattazione; libro onesto in forma piana; illustrazione completa anche grafica e fotografica della bellissima regione italica.

GIUSEPPE CARACI. – *Disegno geometrico della Bulgaria.* – Pag. 356, con 2 carte geografiche e 32 ill. e diagrammi. Istituto per l'Europa Orientale, Roma, 1933-XI: L. 25.

Nella collezione di monografie geografiche dell'Istituto per l'Europa Orientale, tanto benemerito degli studi slavistici e in genere del vicino Oriente, bene si inserisce questa « Bulgaria » di G. Caraci, Professore all'Università di Messina. E' una completa trattazione di geografia fisica, divisa in 6 parti (generalità, condizioni geologiche, rilievo e morfologia, condizioni climatiche, condizioni idrografiche, vegetazione e fauna), corredata da ampi riferimenti bibliografici e da annotazioni critiche. Costituisce un contributo di prim'ordine alla conoscenza non superficiale di un Paese amico, le cui relazioni con l'Italia non possono non divenire sempre più strette.

VIRGINIO BANDI. – *La pineta di Ravenna e la sua graduale distruzione.* – Con illustraz. Tipografia Moderna, Cesena, 1933-XI. Ediz. fuori commercio.

Preparato nel 1929 e pubblicato postumo per cura dei figli, questo scritto è un nuovo grido d'allarme (si ricorderà la lunga battaglia sostenuta in proposito da S. E. Luigi Rava) per la sorte presente e futura della storica pineta così ricca di ricordi danteschi, byroniani e garibaldini. Di fronte a negligenze e a devastazioni recenti, l'A. si appella, oltre che alla reazione degli studiosi, all'intervento governativo, auspicando la rigorosa applicazione delle norme per la tutela del paesaggio o magari la erezione a Parco Nazionale.

Dott. UGO MORICHINI. – *Il Bacino Adriatico e la Dalmazia.* – Roma, Libreria del Littorio, 1932-X. Pag. 250, con 8 tavole fuori testo in nero e a colori: L. 20.

Il sottotitolo: « Contributo alla ricerca di una dottrina geopolitica » ne spiega lo scopo. E' una trattazione rigidamente scientifica e completa del problema adriatico, in rapporto con le rivendicazioni italiane. E' questo il primo volume dell'opera e studia le forme di popolamento e le concezioni geopolitiche dall'età preromana alla pace di Lodi (1454). La severità, la profondità e, per gran parte, la novità dell'indagine di questa prima parte fanno desiderare il sollecito compimento di tutta l'opera.

ETTORE GABRICI, EZIO LEVI. – *Lo Steri di Palermo*. – Treves Treccani Tumminelli, Milano, 1932, pag. 152, tav. CVII: L. 100.

Lo Steri di Palermo, la ricchissima reggia chiaromontana, è illustrata a fondo in questo volume che porta un contributo di prim'ordine alla storia dell'arte medioevale siciliana, essendo dedicato ad una delle sue espressioni più singolari. L'architettura dello Steri, la cui conoscenza è fondamentale per chi voglia accingersi allo studio di quella fiera e ferrigna arte che prese nome dai maggiori Signori siciliani dell'epoca, i Chiaromonte, è studiata ed illustrata qui con competenza e precisione; anche più diffusa poi è l'illustrazione monografica delle pitture del famoso soffitto della Sala Magna: pitture che rappresentano pressochè un *unicum* in Italia, non per la loro derivazione generica dall'arte cavalleresca, ma per quella specifica dall'arte *mudéjar* catalana.

Solo quando avremo un *corpus* di monografie simili, illustranti i principali monumenti di Sicilia, la varia e singolare arte isolana ci mostrerà il suo vero volto, oggi ancora adombrato da fitti veli.

ETTORE CATTANEO. – *Il volo a vela e il suo domani*. – La Editoriale Libraria, Trieste: L. 12.

L'Autore svolge, in modo facilmente accessibile anche al lettore profano o quasi, la storia del volo a vela, dalle preveggenti teorie di Leonardo a quelle degli odierni studiosi di aerodinamica che prevedono a breve scadenza il volo ottenibile con la sola forza muscolare dell'uomo. Descrive inoltre diffusamente le scuole di volo a vela italiane ed estere e i vari tipi di apparecchi usati. Il volume, riccamente illustrato, è destinato a richiamare l'interessamento della gioventù per il volo senza motore e particolarmente di coloro che frequentano le scuole apposite di recente istituzione.

A. CANTONI. – *Giotto:* L. 6; *Brunellesco:* L. 6. – Collezione «I Grandi Artisti», Bietti, Milano, 1933-XI.

Volumetti di 30 pagine, ove viene seguita l'opera dei due artisti e illuminata la loro figura con i tratti episodici più cari alla tradizione. Uno specchio cronologico ne riassume l'attività, e 47 riproduzioni delle principali opere, commentate da didascalie, completano l'economia d'ogni volumetto.

Atti dell'Istituto Sperimentale di Meccanica Agraria per il biennio 1929-30. – Edito dall'Istituto. Pag. 113, con illustraz. Milano, 1933-XI. Senza indicaz. prezzo.

E' particolarmente interessante per noi il capitolo dedicato all'impiego dei combustibili nazionali negli ordinari motori a scoppio, capitolo nel quale il Direttore dell'Istituto, Prof. Angelo Alpe, riporta i dati relativi alle esperienze dinamometriche e di moto-aratura eseguite sotto la sua direzione nel maggio 1929, in occasione dei Concorsi Internazionali della Combustione organizzati dal nostro Sodalizio, dalla A. N. C. C. e dal Comitato Nazionale Forestale.

Contrammiraglio WLADIMIRO PINI. – *La Battaglia dello Jutland*. – Ufficio Storico dello Stato Maggiore della R. Marina, Roma, 1933-XI, pag. 174 e schizzi. (Il prezzo, che per il pubblico è di L. 10, è ridotto a L. 5 per i militari di tutte le armi e *per i Soci del T. C. I.*, che inoltrino richiesta con vaglia postale o bancario intestato impersonalmente al Capo dell'Ufficio Storico, Ministero della R. Marina, Roma).

E' una storia particolareggiata (già pubblicata a puntate sulla *Rivista Marittima*) di quella che viene riconosciuta come la maggiore battaglia navale dei tempi moderni. Basato su documenti ufficiali e sulle migliori opere comparse sull'argomento in Gran Bretagna e in Germania, reso perspicuo dall'aggiunta di numerosi grafici, il racconto costituisce una lettura del più vivo interesse.

ENEA MASTRODICASA. – *L'Automobile per tutti*. – Casa Editrice Etna, Catania. Collezione dei «Manuali d'Oro». Pag. 623, 282 illustr., rilegato in tela e oro: L. 25.

Il rapido sviluppo dell'automobilismo in Italia ha promosso in questi ultimi anni una vasta letteratura pratica e tecnica sull'argomento; dalle brevi lezioni per i conducenti ai poderosi trattati d'indagine teorica. Il manuale del Mastrodicasa, Autore già di altre opere del genere, compendia in modo pratico e semplice ma completo, alla portata anche del profano in materia, tutto quanto concerne la struttura e la guida, la manutenzione e le riparazioni dell'automobile. La pubblicazione si rivela perciò di grande utilità tanto per l'allievo conducente quanto per l'automobilista e il meccanico.

CAMERA DI COMMERCIO E INDUSTRIA ITALO-AFRICANA, Genova. – *Serie di monografie sulle Colonie africane:* N. 6, *Angola*, pag. 20 e 1 carta; N. 7, A. V. Pellegrineschi, *Monzambico*, pag. 36; N. 8, G. Mannu, *L'incenso migiurtino*, pag. 40; N. 9, N. Naldoni, *L'Egitto economico e le sue relazioni con l'Italia*, pag. 38.

Sono i primi fascicoli di una utilissima serie (che auguriamo presto abbia a completarsi) di brevi ma succose monografie geografico-economiche delle Colonie africane.

ETTORE FABIETTI. – *La Biblioteca Popolare Moderna*. — Manuale per le Biblioteche pubbliche, popolari, scolastiche, per fanciulli, ambulanti, autobiblioteche, ecc. Antonio Vallardi, Milano.

Il volume, frutto di una lunga e appassionata attività, si compone di una parte generale sui caratteri e le funzioni delle biblioteche popolari moderne, la loro organizzazione e il loro sviluppo nei vari Paesi d'Europa e in America, e sulle iniziative italiane del genere; segue la trattazione tecnica riguardante l'istituzione delle biblioteche.

L'opera, oltrechè una completa monografia pratica sull'argomento di tanto vivo interesse, costituisce anche un ulteriore contributo al trionfo della causa delle biblioteche popolari.

VITO MAGLIOCCO. – *La nostra Colonia di Tunisi.* – Pag. 256, con illustraz. f. t. Casa Editr. « La Prora », Milano, 1933-XI: L. 10.

L'A., nato e vissuto lungamente a Tunisi, ci presenta in sintesi la vita e l'ambiente di quel lembo d'Africa mediterraneo dove vivono — checchè ne dicano le statistiche ufficiali — 140.000 italiani contro 70.000 francesi e che deve alla sagace opera dei nostri connazionali tanta parte della sua prosperità. « Se non fosse per gli Italiani — leggiamo — il deserto si ingoierebbe questa terra ». Dopo considerazioni di questo genere, acquistano sapore alquanto amaro le pagine che si riferiscono a incomprensioni e sopraffazioni antiche e recenti. Il « giro turistico » che l'A. ci fa compiere, si anima qua e là di spunti vivaci o commossi per il prorompere dei ricordi personali e per la generosa passione dell'anima italiana. Trattasi, dunque, di un'opera di vita oltrechè di documentazione, e ben se ne può consigliare la lettura agli Italiani del nostro tempo.

Fusorari d'Ambrosio, con istruzioni per l'uso e cenni sui fusi orari generali e dell'ora legale. – Stampato a cura di R. D'AMBROSIO, presso A. Vallardi, Milano, 1931-32-X: L. 8.

Ingegnosamente e praticamente risolve, in modo meccanico, il problema di conoscere, per qualsiasi località del globo, l'ora corrispondente a una determinata del nostro Paese.

Annuaire Officiel 1933 de l'Alliance Internationale de Tourisme. – Bruxelles, rue de la Loi, 44: 20 Belgas; in vendita presso la Sede del T. C. I. a L. 30.

E' uscita la nuova edizione dell'utilissimo « Annuario dell'A. I. T. » (l'organismo internazionale cui fanno capo i Touring Clubs e gli enti turistici nazionali dei vari Paesi), che costituisce un chiaro e completo manuale di turismo internazionale. Il volume comprende lo Statuto e l'elenco dei Soci dell'A.I.T., il testo delle convenzioni internazionali di Parigi per la circolazione e dei recenti accordi di Ginevra per l'unificazione delle segnalazioni stradali, l'istituzione di un carnet fiscale e lo scarico dei documenti doganali. Segue, per ogni Stato, un capitolo ove è compendiata la materia concernente passaporti, dogane, circolazione, trasporti, pubblicazioni turistiche, monete, ecc., tutto quanto, infine, può interessare al turista che si reca all'estero.

Guida Annuario della Provincia di Novara. – Casa Editrice Prealpina, Varese, edizione 1933-XI, pag. 502: L. 15.

Diligente repertorio degli enti e uffici pubblici e delle ditte private della città e provincia di Novara, sul tipo delle migliori guide commerciali. Novara, Intra, Pallanza, Domodossola e Arona hanno un capitolo proprio con brevi cenni storico-turistici.

ISTITUTO NAZIONALE DI ECONOMIA AGRARIA. – *Lo Spopolamento montano in Italia. Indagine geografico-agraria.* – A cura del Comitato per la Geografia del Consiglio Nazionale delle Ricerche e dell'Istituto Nazionale di Economia Agraria. *Parte I, Le Alpi Liguri-Piemontesi*, 2 voll. di pagg. 472 e 614, con carte e illustrazioni. – Concessionaria per la vendita la Soc. An. Treves, Treccani, Tumminelli, Milano-Roma; prezzo dei due volumi: L. 70.

La progressiva rarefazione demografica delle vallate alpine, fenomeno gravissimo in Francia ove interi comuni sono stati abbandonati, si verifica anche nelle Alpi italiane e specialmente nelle vallate liguri e piemontesi. Urge arrestare questo movimento di discesa, che avrebbe conseguenze materiali e morali nefaste per il Paese. Il Comitato Nazionale per la Geografia e l'Istituto Nazionale di Economia Agraria hanno ordinato perciò un'inchiesta sulle cause e sugli effetti dello spopolamento montano e sui rimedi che potrebbero opporsi per arrestare e invertire il fenomeno. I due volumi sono il risultato dell'inchiesta condotta nelle valli liguri e piemontesi.

L'opera si apre con alcune Note Introduttive generali del Prof. A. R. Toniolo e uno Sguardo d'insieme sui risultati dell'inchiesta a cura del Prof. A. Giusti. Seguono le relazioni dedicate alle diverse valli o a gruppi di valli e dovute a geografi di chiara fama e a studiosi delle Alpi nostre. L'inchiesta ha dato luogo a uno studio particolareggiato di ciascuna valle dal lato geografico, demografico ed economico, sì che le relazioni, illustrate da fotografie e cartine si presentano come pressochè complete monografie geografiche, di vivissimo interesse anche all'infuori dello scopo primo della pubblicazione.

B. V. VECCHI, *Migiurtinia*. - F.lli Bocca, Torino. Pag. 210, numerose ill.: L. 20.

Frutto, come i precedenti due volumi (« Sotto il soffio del monsone » e « Vecchio Benadir ») di cui costituisce il naturale complemento, di osservazione diretta e di una salda esperienza coloniale, il volume descrive l'itinerario di Mogadiscio a Bender Cassim (1519 km.) per la recente camionabile e si diffonde poi sull'aspetto fisico, sulle risorse economiche, sulle possibilità avvenire della Migiurtinia.

A. MICHIELS et N. LAUDE. – *Notre Colonie – Géografie et Notice Historique.* – S. A. L'Edition Universelle, Bruxelles, 53, rue Royale. Pag. 324, con illustrazioni e 1 carta: Frs. 25.

E' una quasi compiuta enciclopedia del Congo Belga. L'opera è divisa in 4 parti: geografia fisica, etnografica, economica (prodotti agricoli, miniere, commercio, vie d'accesso, porti, vie di comunicazione interna, importazioni ed esportazioni), politica e amministrativa. Una sezione speciale è dedicata al territorio Ruanda-Urundi, di cui il Belgio ha il Mandato. Seguono un cenno storico e una bibliografia. E' allegata una carta alla scala di 1 a 4 milioni; nello stesso foglio, una cartina ipsometrica e una geologica alla scala di 1 a 12 milioni.

BARTOLOMEO NOGARA. – *Gli Etruschi e la loro civiltà.* – Milano, U. Hoepli, 1933-XI. Pagine XXXVI-476 con 238 illustraz.: L. 75.

Forse il miglior frutto del risorto interesse per gli studi etruschi, non solo nel campo dei dotti, presso i quali non fu mai spento, ma presso il pubblico colto, è questo magnifico libro, nel quale sono raccolte, con aggiunte e revisioni, le conferenze tenute dall'Autore ai Corsi Estivi di Cultura Superiore in Perugia. Ne è risultata una vera enciclopedia del mondo etrusco, nella quale le condizioni attuali degli studi etruschi, la storia dell'etruscologia, le origini e la storia del popolo misterioso, la sua organizzazione politica, la sua vita familiare, agricola, industriale, commerciale e religiosa, i suoi riti funebri, l'arte e la lingua sono trattati con pienezza, equilibrio, profondità di vedute e in forma agevole e simpatica. Un argomento nuovo, almeno nella trattazione sintetica, è il capitolo che si propone il quesito: « Gli Etruschi ebbero una letteratura? ». Un diligente indice analitico e le copiose sceltissime illustrazioni accrescono valore all'opera utilissima.

C. E. FAYLE. – *Il Traffico Marittimo.* – Vol. III, Libreria dello Stato, 1932-X, pag. 56, 1 carta e diagrammi: L. 30; per i militari di tutte le Forze Armate: L. 24. (Le richieste debbono essere accompagnate da vaglia postale o bancario intestati impersonalmente al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina, Ministero della R. Marina).

E' il III e ultimo volume della Storia del Traffico Marittimo (complemento della Storia della Grande Guerra compilata per incarico della Sezione Storica del Comitato di difesa dell'Impero Britannico), pubblicato a cura dell'Ufficio di Stato Maggiore della nostra Marina (Ufficio Storico) e tradotto dal Cap. di Vascello Silvio Salza. Contiene l'intera storia della guerra ad oltranza coi sommergibili da parte tedesca al traffico dell'Intesa, dalle origini al fallimento finale. Dalla ricca documentazione appare in tutta la sua grandiosità lo sforzo immane sostenuto dagli Alleati contro questa minaccia mortale, che prima d'essere stroncata, causò perdite ingenti d'uomini e di materiale.

GIULIO JACOPI. – *Rodi.* – Bergamo, Ist. Ital. d'Arti Grafiche (N. 112 della Serie: « Italia Artistica »). Pag. 134, con 193 illustrazioni e 2 tavole di cui una a colori: L. 30 (con rilegatura in mezza pelle: L. 40).

Che superbo argomento e come magistralmente trattato! Non fredda esposizione, ma appassionata, densissima esaltazione scritta da chi, vivendo quotidianamente a contatto con tanta dovizia di storia e di bellezza, ne interroga e interpreta l'anima profonda. Rodi, fior di Levante, terra solare, meritava questa illustrazione.

G. SALVATORI. – *I lituani di ieri e di oggi.* – L. Cappelli Editore, Bologna: L. 12.

Parla dell'opera di ricostruzione nazionale, della vita, abitudini e speranze di questo popolo che ha riacquistato da poco la propria indipendenza.

Le più interessanti gite turistiche attraverso le meravigliose località alpine delle Dolomiti

Le ferrovie elettriche alpine del Gruppo Trasporti S. T. E.

FERROVIA ELETTRICA DEL RENÒN

COLLALBO (m. 1149)

SOPRABOLZANO (m. 1193)

VIRGOLO (m. 461)

FUNICOLARE

BOLZANO (m. 262)

PASSO DELLA MENDOLA (m. 1360)

HÔTEL PENEGAL

FERROVIA ELETT. E FUNICOLARE TRANSATESINA
Bolzano - Mendola

FUNICOLARE

PREDAZZO (m. 1018)

FONDO (m. 1041)

S. ANTONIO (m. 513)

FERROVIA ELETTRICA DELL'ALTA ANAUNIA
Dermulo - Fondo - Mendola

CAVALESE (m. 1000)

FERROVIA ELETTR.ca VAL DI FIEMME

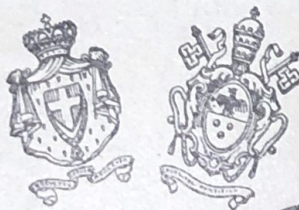
ORA (m. 239)

TRENTO

DERMULO (m. 531)

Ufficio Biglietti e informazioni: **BOLZANO - Piazza V. E. III** - Telefono 10-51
Direzione di Esercizio: **Via Dante, 32**

Inviandoci il vostro indirizzo
riceverete gratis e franco
un campione di Olio Carli
ed il bellissimo opuscolo
"L'olio d'oliva nelle famiglie"

33-20

Ufficio del Capo di Stato Maggiore della R. Marina, Ufficio Storico. – *Nel 2° anniversario della morte dell'Amm. S. A. R. Tomaso di Savoia, Duca di Genova.* – Roma, 1933-XI, pag. 62: L. 5 (L. 2 per i militari di tutte le Forze Armate che ne facciano richiesta con vaglia intestato impersonalmente al Capo Ufficio Storico, Ministero della R. Marina, Roma).

In occasione del 2° anniversario della morte di S. A. R. Tomaso di Savoia, Duca di Genova, l'Ufficio del Capo di S. M. della R. Marina (Ufficio Storico) ha raccolto in un'elegante pubblicazione una nota biografica, lo stato di servizio dell'augusto Ammiraglio e un'ampia descrizione del viaggio della R. Corvetta «Vettor Pisani», di cui S. A. R. ebbe il comando per oltre 32 mesi. La descrizione di questa campagna costituisce un capitolo dell'opera che l'Ufficio Storico sta compilando, dal titolo «La R. Marina nelle campagne oceaniche».

Amedeo Ruggeri. – *Il Manuale del Motociclista.* – Ed. L. Cappelli, Bologna. Pag. 130, 79 illustrazioni.

Questo manuale, dal 1924 ad oggi, è già alla sua 7ª edizione e ciò denota il grande favore con il quale è accolto nel ceto dei motociclisti. Comprende infatti una dettagliata e chiara rassegna e illustrazione dei vari organi del cavallo d'acciaio e utili consigli per la sua manutenzione e per le riparazioni più comuni in caso di «pannes». Chiude il volume un estratto del vigente Codice della Strada.

G. U. Nazzari. – *La più bella tra le città minori (Perugia).* – Città di Castello, Soc. Ed. Leonardo da Vinci, 1932-XI. Pag. 176, con 25 fotografie e disegni: L. 18.

Libro pieno di lirismo, forte, vario, quando svagato e stornellante, quando penetrante rievocatore della storia, degli usi e degli aspetti della città maschia e tremenda.

Franco Monile. – *Africa Orientale.* – Ed. Cappelli, Bologna. Pag. 204, con ill.: L. 5.

Interessanti impressioni di viaggio, che l'Autore così presenta: «Questo libro non ha prefazione perchè vuole essere lui stesso prefazione ad un libro migliore: «La Somalia italiana», che il lettore è vivamente pregato di leggere nell'*in-folio* originale, tra Capo Guardafui e Ras Chiambone».

Leone Gessi. – *Nella Casa del Padre.* – Editrice l'«Illustrazione Vaticana», 1933, numerose illustrazioni: L. 12.

Guida? Romanzo? L'Autore ha pubblicato tre anni fa una Guida de «La Città del Vaticano»; ora ci giunge questo simpatico volume, che ne è lo sviluppo e che potremmo classificare come romanzo turistico o come una guida in forma dialogica, piana e gustosa e quasi sempre attendibile. Opera lussuosa, con moltissime illustrazioni e a prezzo mite.

V. Trojani di Nerfa. – *Sagre, feste e riti.* – Con prefazione di S. E. M. Bontempelli. Casa Editrice La Laziale, Roma, 1932-XI.

E' un diligente repertorio delle principali feste tradizionali che, mese per mese, si svolgono nell'una o nell'altra delle nostre città o paesi. D'ognuna sono brevemente illustrati l'origine, i costumi e il significato.

Annibale Scicluna Sorge. – *Malta.* – Visione storica, sintesi politica. Pag. 164, con tav. f. t. Ed. R. Giusti, Livorno, 1932-X: L. 15.

L'A. non ha voluto uscire dai modesti termini di un'opera di volgarizzazione storica e politica in funzione della risorta «questione maltese». Egli perciò ha qui raccolto alcune conferenze tenute in varie città d'Italia e ispirate da un grande amore per la piccola patria e dalla esaltazione per la sua invitta anima italiana.

ISTITUTO NAZIONALE DI ECONOMIA AGRARIA. – *Rapporti fra proprietà, impresa e mano d'opera nell'agricoltura italiana. Lombardia* (Dott. G. Medici). – Roma, 1932-XI, pagine 188: L. 15. – *Veneto* (Prof. D. Perini), Roma, 1933-XI, pag. 116: L. 15.

EUGENIO IACOBITTI. – *Francesco Paolo Michetti.* – Libreria Internazionale Seeber, Firenze, 1933-XI: L. 5.

RODOLFO VALENTI. – *Il Museo Nazionale di Zara.* – 30 illustrazioni, Libreria dello Stato, Roma, 1933-XI: L. 5.

L. EINAUDI. – *La condotta economica e gli effetti sociali della guerra Italiana.* – Laterza, Bari, 1933, pag. 444: L. 50.

LUIGI SERRA. – *Il Palazzo Ducale di Venezia,* nella Collez. « Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia » edita dal Ministero della Educaz. Nazionale. Libreria dello Stato, Roma, Anno XI, pag. 26 con 194 illustrazioni: L. 4,50.

VICO VIGANÒ. – *Visioni di Roma.* – Rime e Imagini. – Casa Editrice Ceschina, Milano, 26 sonetti e 50 tavole a colori: L. 30. – Prefazione di Antonio Muñoz.

La « Mattia Preti », Comitato calabrese degli Amici dei Monumenti e dell'Arte e la sua Scuola d'Arte. – Opuscolo della Collez. del Giornale d'Arte « Brutium », La Sicilia, Messina, 1932, pag. 66.

UGO CHERICI. – *L'assistenza all'Infanzia e il R. Spedale degli Innocenti.* – Vallecchi, Firenze, 1932-X, pag. 362.

Statistica dei Soci al 31 maggio 1933-XI.

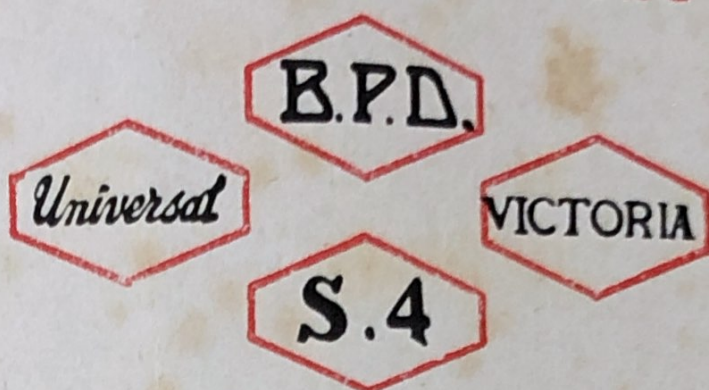
Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 maggio 1933 . .		N. 162 379
Soci annuali per il 1933 iscritti alla stessa data		» 15 394
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1932	N. 211 073	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 31 maggio 1933	» 4 232	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 maggio 1933	» 10 773	
		» 226 078
Totale Soci		N. 403 851
Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1932 che non pagarono ancora la quota del 1933 e presumibili nuove iscrizioni		» 9 000
Totale Soci		N. 412 851

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

LE POLVERI E LE CARTUCCE
DA CACCIA E DA TIRO

B.P.D. — Universal — VICTORIA — S.4

DELLA SOCIETÀ
BOMBRINI PARODI DELFINO

offrono le più assolute garanzie perchè

STUDIATE da tecnici specialisti, con criteri superiori a quelli della semplice speculazione;

FABBRICATE con materie prime sceltissime e con ogni cura nel grandioso Stabilimento di Segni (Scalo).

COLLAUDATE severamente dal Banco di Prova di Segni, attrezzato con i più moderni e perfetti apparecchi.

Soc. An. Lubrificanti **E. FOLTZER** - Sezione **ATLANTIC OIL** - Genova

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80